

# Handlingsprogram 2018–2023 (2029)

Oppfølging av Meld. St. 33 (2016–2017)  
Nasjonal transportplan 2018–2029



## Forord

*Utkast til Statens vegvesens handlingsprogram 2018–2023 sendes til uttalelse hos fylkeskommunene og de største bykommunene 13. oktober 2017 med frist 31. desember. Også andre interesserte kan gi sine kommentarer til utkastet via Statens vegvesens internettsider [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no). Handlingsprogrammet vil bli stadfestet 1. februar 2018. Statens vegvesen har fram til 1. januar 2020 ansvar for å forvalte fylkesvegnettet på oppdrag fra fylkeskommunene. Fylkeskommunene har egne planer for fylkesvegnettet. Rammene i handlingsprogrammet omfatter foreløpig midler til sams vegadministrasjon. Dette vil bli korrigert i budsjettet for 2020.*

Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018–2029 ble behandlet i Stortinget 19. juni 2017. Handlingsprogrammet 2018–2023 er en konkretisering av innsatsen på riksveg i første seksårsperiode av Nasjonal transportplan. Det utgjør grunnlaget for fordelingen av midler til riksveg i de årlige statsbudsjettene. Første år i handlingsprogrammet er i overensstemmelse med Prop. 1 S. (2017–2018) statsbudsjettet for 2018. Deretter er det lagt til grunn en tilnærmet lineær opptrapping. Den endelige rammen og konkrete tiltak for hvert år fastsettes i statsbudsjettet. Handlingsprogrammet er bygd opp etter postene i statsbudsjettet, noe som gjør at man ikke finner en samlet omtale av strategien innenfor hvert enkelt område, for eksempel trafikksikkerhet og klima.

Handlingsprogrammet beskriver Statens vegvesens innsats innenfor forvaltning, trafikant og kjøretøy, drift, vedlikehold, planlegging og bygging av veg i 2018–2023. Det gir oversikt over alle investeringstiltak som Statens vegvesen skal gjennomføre i perioden. Videre inneholder handlingsprogrammet omtale av etatens strategi innenfor de ulike målområdene: framkommelighet for ulike trafikantgrupper, trafikksikkerhet samt klima og miljø. Samordning med prosjekter på jernbane er omtalt der dette er aktuelt.



Terje Moe Gustavsen  
Vegdirektør



# INNHold

<b>FORORD</b> .....	<b>2</b>
SAMMENDRAG .....	7
<b>1. PÅ VEG FOR ET BEDRE SAMFUNN</b> .....	<b>10</b>
<b>2. MÅL, RAMMER, HOVEDPRIORITERINGER OG RAMMEBETINGELSER</b> .....	<b>11</b>
2.1. MÅL I NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018–2029 .....	11
2.2. ØKONOMISKE RAMMER.....	12
2.3. HOVEDPRIORITERINGER .....	13
2.4. RAMMEBETINGELSER .....	15
<b>3. DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV RIKSVEGER, TRAFIKANT- OG KJØRETØYTILSYN M.M.</b> .....	<b>20</b>
3.1. ØKONOMISKE RAMMER.....	20
3.2. FORVALTNING AV RIKS- OG FYLKESVEG .....	20
3.3. TRAFIKANT- OG KJØRETØYTILSYN.....	22
3.4. FORSKNING OG UTVIKLING .....	28
3.5. NORSK VEGMUSEUM .....	31
3.6. DRIFT AV RIKSVEGNETTET .....	31
3.7. VEDLIKEHOLD AV RIKSVEGNETTET .....	34
<b>4. VEDERLAG TIL OPS-PROSJEKTER</b> .....	<b>38</b>
<b>5. RIKSVEGINVESTERINGER</b> .....	<b>39</b>
5.1. ØKONOMISKE RAMMER.....	39
5.2. STORE PROSJEKTER.....	40
5.3. PROGRAMOMRÅDENE.....	43
5.4. BYMILJØ-/BYVEKSTAVTALER.....	54
5.5. NASJONALE TURISTVEGER .....	55
5.6. FORNYING .....	56
5.7. PLANLEGGING OG GRUNNERVERV .....	58
5.8. IKKE RUTEFORDELTE MIDLER .....	60
<b>6. SKREDSIKRING PÅ RIKSVEG</b> .....	<b>61</b>
<b>7. E16 OVER FILEFJELL</b> .....	<b>63</b>
<b>8. E6 VEST FOR ALTA</b> .....	<b>63</b>
<b>9. KJØP AV RIKSVEGFERJETJENESTER</b> .....	<b>63</b>
<b>10. VIRKNINGER OG MÅLOPPNÅELSE</b> .....	<b>67</b>
10.1. MÅL I NASJONAL TRANSPORTPLAN.....	68
10.2. SAMFUNNSØKONOMISK NYTTE.....	69
10.3. FRAMKOMMELIGHET .....	69
10.4. TRAFIKKSIKKERHET .....	73
10.5. KLIMA OG MILJØ .....	76

<b>11.</b>	<b>TILSKUDDSORDRINGER (UNNTATT BY).....</b>	<b>80</b>
11.1.	ØKONOMISK RAMME .....	80
11.2.	RENTEKOMPENSASJON FOR TRANSPORTILTAK I FYLKENE.....	80
11.3.	TILSKUDD TIL SKREDSIKRING PÅ FYLKESVEGER.....	80
11.4.	TILSKUDD TIL GANG- OG SYKKELVEGER .....	81
11.5.	TILSKUDD TIL FYLKESVEGER .....	81
11.6.	TILSKUDD FOR REDUSERTE BOMPENGETAKSTER UTENFOR BYOMRÅDENE.....	82
<b>12.</b>	<b>BYOMRÅDENE.....</b>	<b>82</b>
12.1.	ØKONOMISK RAMME .....	82
12.2.	POST 63 SÆRSKILT TILSKUDD TIL STORE KOLLEKTIVPROSJEKTER .....	83
12.3.	POST 61 BELØNNINGSORDNINGEN FOR BEDRE KOLLEKTIVTRANSPORT MV. OG 64 BELØNNINGSMIDLER TIL BYMILJØAVTALER OG BYVEKSTAVTALER.....	83
12.4.	BYMILJØ- OG BYVEKSTAVTALER.....	84
12.5.	BYUTREDNINGENE.....	89
12.6.	BYPAKKER I MINDRE BYOMRÅDER .....	90
<b>13.</b>	<b>GODSTRANSPORT .....</b>	<b>92</b>
<b>14.</b>	<b>SAMFUNNSSIKKERHET .....</b>	<b>95</b>
<b>15.</b>	<b>INTELLIGENTE TRANSPORTSYSTEMER (ITS) .....</b>	<b>98</b>
<b>16.</b>	<b>STATENS VEGVESENS INTERNASJONALE VIRKSOMHET .....</b>	<b>100</b>
<b>17.</b>	<b>EFFEKTIV GJENNOMFØRING .....</b>	<b>102</b>
<b>18.</b>	<b>RUTEVISE OMTALER AV INVESTERINGER PÅ RIKSVEGNETTET .....</b>	<b>105</b>
18.1.	INNLEDNING.....	105
18.2.	OMTALE AV PRIORITERINGER INNENFOR DEN ENKELTE RIKSVEGRUTE .....	107
	<i>Rute 1 E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger .....</i>	<i>107</i>
	<i>Rute 2a E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo .....</i>	<i>115</i>
	<i>Rute 2b E16 Riksgrensen/Riksåsen – Hønefoss og rv 35 Hønefoss – Hokksund med tilknytninger .....</i>	<i>120</i>
	<i>Rute 3 E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger .</i>	<i>126</i>
	<i>Rute 4a E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger.....</i>	<i>142</i>
	<i>Rute 4b E39 Ålesund – Trondheim.....</i>	<i>153</i>
	<i>Rute 4c Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsendal – Voss – Hella – Sogndal .....</i>	<i>159</i>
	<i>Rute 5a E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger .....</i>	<i>165</i>
	<i>Rute 5b Rv 7 Hønefoss – Bu og rv 52 Gol – Borlaug .....</i>	<i>175</i>
	<i>Rute 5c E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger.....</i>	<i>180</i>
	<i>Rute 6a E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger.....</i>	<i>191</i>
	<i>Rute 6b Rv 3 Kolomoen – Ulsberg med tilknytninger .....</i>	<i>201</i>
	<i>Rute 6c Rv 15 Otta – Måløy.....</i>	<i>207</i>
	<i>Rute 6d E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger .....</i>	<i>213</i>
	<i>Rute 6e Rv 70 Oppdal – Kristiansund med tilknytninger .....</i>	<i>219</i>

<i>Rute 7 E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger.....</i>	<i>224</i>
<i>Rute 8a E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger.....</i>	<i>232</i>
<i>Rute 8b E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger.....</i>	<i>243</i>
<b>VEDLEGG – OVERSIKT OVER POTENSIELLE RIKSVEGTILTAK I BYMILJØ-/BYVEKSAVTALENE ..</b>	<b>251</b>

## Sammendrag

Transportpolitikken for de neste tolv årene er beskrevet i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* og Innst. 450 S (2012–2013). Statens vegvesens handlingsprogram er etatens konkretisering av Nasjonal transportplan og plan for disponeringen av midler til forvaltning, trafikant- og kjøretøytilsyn, drift, vedlikehold, investeringer og riksvegferjedrift for de første seks årene av NTP-perioden. Den økonomiske rammen til Statens vegvesen i 2018–2023 er om lag 199,4 mrd. kr. Dette er en økning på ti prosent i snitt i forhold til dagens nivå. I tillegg kommer om lag 41 mrd. kr i annen finansiering, i hovedsak bompenger, og 31 mrd. kr til Nye Veier AS pluss bompenger for utvikling av viktige deler av riksvegnettet. Rammen til drift, vedlikehold, trafikant- og kjøretøytilsyn med mer er om lag 77,5 mrd. kr og rammen til riksveginvesteringer om lag 107,2 mrd. kr.

Statens vegvesen skal sammen med de øvrige transportetatene legge til rette for en nær framtid med stort innslag av samvirkende intelligente transportsystemer og automatisert kjøring, både for biltrafikk, kollektivtransport og næringstransport. Denne utviklingen innebærer store endringer for samfunnet, transportsektoren og trafikantenes mobilitet og atferd. Dette vil legge føringer for vår virksomhet på flere områder og gi nye utfordringer. Det vil kreves både tradisjonell vegbygging samtidig som vi tar i bruk og legger til rette for ny teknologi. Statens vegvesen skal ivareta en regulatorrolle, utvikle lovgrunnlag og regelverk for ITS og ta en aktiv rolle i internasjonal standardisering og harmonisering.

Innenfor trafikant- og kjøretøytilsyn skal tilsyns- og kontrollvirksomheten målrettes ytterligere og digitaliseringen fortsette. Tunge kjøretøyer uten god nok vinterutrustning, ulovlig kabotasje og svindel med kjøretøyer er en utfordring. Det blir stadig flere eldre i trafikken, og det er også utfordring at om lag 30 pst. av dem som omkom i trafikken ikke brukte bilbelte. Statens vegvesen vil i perioden prioritere tilsyn og kontroll med kjøretøyer, førere og virksomhet hvor det er høy risiko for overtredelse av regelverket. Et høyt nivå på føreropplæring og førerprøve er viktig. Staten vil fortsette arbeidet med en helhetlig plan for tjenestestrukturen med sikte på et bedre samlet tilbud til en lavere kostnad. Nye tekniske løsninger vil påvirke føreropplæringen og regelverket, og utviklingen følges tett.

Midlene til drift av riksvegnettet øker med om lag 20 pst. i forhold til 2017, blant annet som følge av nye veganlegg og økt trafikk. Forfallet på vegnettet medfører høyere kostnader til drift enn det ville vært uten forfall. Midlene prioriteres slik at standarden for drift og vedlikehold av riksveger oppfylles. Tiltak som ivaretar trafikksikkerheten prioriteres. Samtidig prioriteres driftsoppgaver som har direkte konsekvenser for framkommeligheten, med særlig fokus på å legge til rette for forutsigbar transport for næringslivet.

Midler til vedlikehold av riksvegnettet øker med om lag 35 pst. i forhold til dagens nivå inkludert midler til tunnelutbedringer. Målet er at tilstanden og kvaliteten på vegnettet skal opprettholdes, både med hensyn til funksjon og sikkerhetsnivå, i tråd med fastsatte kvalitetskrav. Det prioriteres å rette opp skader som fører til at vegen blir akutt trafikkfarlig

eller at framkommeligheten reduseres vesentlig, og deretter skader som kan føre til konsekvenser for trafikksikkerhet og framkommelighet. Det fortsatt et betydelig vedlikeholdsetterslep, og det er for lite midler til å dekke alt behov til vedlikehold i seksårsperioden. De økonomiske rammene til vedlikehold og fornying er likevel samlet sett vurdert å være nok til å gi noe reduksjon i etterslepet i løpet av perioden 2018–2023. De planlagte tunnelutbedringene krever betydelige midler, derfor kan vi ikke hindre økning i vedlikeholdsetterslepet for enkelte andre vegobjekter.

Rammen til riksveginvesteringer ligger om lag fem pst. over dagens nivå. De store prosjektene og skredsikringsprosjektene er gitt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* og Innst. S. 46 (2016–2017). Innenfor målrettede mindre tiltak (programområdene) prioriteres blant annet utbedring av tretten vegstrekninger. Det avsettes videre betydelige midler til utbedring av ferjekaier for å ivareta nye utslippskrav til ferjer. Det avsettes midler til tiltak for å åpne nye deler av riksvegnettet for modulvogntog og til bygging av døgnhvileplasser. Trafikksikkerhetstiltak, særlig tiltak mot utforkjøringsulykker og møteulykker, prioriteres høyt. I tillegg prioriteres midler til tilrettelegging for gående og syklende i mindre byområder og på skoleveg, universell utforming av holdeplasser, utbygging av knutepunkter, tiltak for å innfri utslippskrav og bygging av døgnhvileplasser for tungtransporten. Det avsettes betydelige midler til å gjennomføre ITS-piloter.

Statens vegvesen skal styrke gjennomføringen av prosjekter ved bedre styring og strekningsvis utbygging. Det innføres nye rutiner for kostnadsstyring. Planleggingstiden skal reduseres blant annet ved mer bruk av statlig plan og direkte overgang fra KVV/KS1 til reguleringsplan.

Det er lagt til grunn en ramme til kjøp av riksvegferjetjenester som er om lag 1,5 mrd. kr lavere enn i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Årsaken er endring i forventet kostnads- og inntektsvekst. Rammen vil sikre tilstrekkelig kapasitet i riksvegferjedriften til å unngå økning i antall gjenstående kjøretøyer, opprettholde dagens rutetilbud på riksvegferjesambandene og ivareta regjeringens vedtak om krav til null- og lavutslipp ved utlysning av nye anbud.

Det er avsatt betydelige midler til tiltak i de ni største byområdene som skal bidra til å nå målet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing. Til programområdetiltak i bymiljø- og byvekstavgifter er det avsatt om lag 10,6 mrd. kr i 2018–2023. I tillegg er det avsatt om lag 8,6 mrd. kr til tilskudd til store fylkeskommunale kollektivtrafikkprosjekter i de fire største byområdene og om lag 8,6 mrd. kr til belønningsordningene. Det er inngått avtaler med Trondheim/Sør-Trøndelag, Oslo/Akershus, Bergen/Hordaland og Nord-Jæren, og er aktuelt å starte forhandlinger med Kristiansandsområdet, Grenland, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Tromsø i 2018. Det er i tillegg en rekke andre byområder som også har liknende utfordringer med hensyn til miljø og framkommelighet, og et stort behov for midler. I mindre byer er bypakker med bompengeneinnkreving aktuelt for å finansiere tiltak og for å påvirke trafikken.



Samlet sett er den samfunnsøkonomiske netto nytten av investeringsprosjektene på riksveg som åpner i 2018–2023 på –6,3 mrd. kr. Virkning av programområdene, byvekstavgiftene og Nye Veiers prosjekter inngår ikke i tabellen. Til tross for at netto nytte er negativ gir prosjektene til dels store gevinster i form av reduserte transportkostnader. Beregnet reduksjon i reisetid er til sammen om lag 2,2 timer. Det åpnes 439 km ny veg hvorav 104 km er firefeltsveg og 61 to-/trefeltsveg med midtdeler. Videre blir om lag 249 km riksveg tilrettelagt for gående og syklende, og det bygges om lag 368 holdeplasser og 36 knutepunkter med universell utforming. Om lag 1 500 km riksveg vil oppnå nødvendig standard for å hindre alvorlige utforkjøringsulykker, og antall drepte og hardt skadde reduseres med 24. Klimagass-utslippene fra vegtrafikken reduseres med om lag 40 000 tonn per år og antall personer utsatt for innendørs støy over 38 dB med om lag 800 som en følge av vegprosjektene. Effekten av en økende andel null- og lavutslippsbiler er ikke inne i disse tallene. I tillegg kommer vesentlige effekter av tiltak innenfor bymiljø-/byvekstavgifter, drift, vedlikehold og trafikant- og kjøretøytilsyn samt Nye Veiers prosjekter.

## 1. På veg for et bedre samfunn

Handlingsprogrammet for 2018–2023 er Statens vegvesens konkretisering av Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Statens vegvesen skal sammen med de andre aktørene i sektoren tilrettelegge for framtidens transportsystem. Transportsystemet vil bestå av flere transportformer og aktører enn i dag, og dagens grenser mellom de ulike delene av transportsektoren vil endres. Brukerperspektivet og det samlede transporttilbudet blir viktig. Statens vegvesen vil tilrettelegge for digitalisering og automatiske kjøretøyer og annen samvirkende ITS. Statens vegvesens rolle som regulator må defor forventes å få betydelig større betydning, og må omfatte lovverk, datasikkerhet og personvern, regulering, sertifisering og standardisering. I tillegg skal etaten sikre tilgjengelighet og eierskap for data, tilrettelegging for lav- og nullutslippskjøretøyer og tilpasning av infrastrukturen. Arbeidet vil skje i nært samarbeid med de andre transportetatene og andre sentrale aktører. Det vil bli en viktig oppgave å legge til rette for at Norge raskt kan ta i bruk ny teknologi, slik at norsk næringsliv kan utnytte områder der vi ligger langt framme teknologisk.

Statens vegvesen skal bidra til å fremme bærekraft og bidra til å redusere klimagassutslipp. Etaten skal tilrettelegge for at den tekniske utviklingen kan bidra vesentlig til å redusere klimagassutslippene, i tillegg til å bedre framkommeligheten og trafikksikkerheten. Etaten samarbeider i tillegg med andre etater og entreprenørbransjen om å redusere utslipp fra bygging av vegprosjekter, og om å beregne utslippene fra vegtrafikken fra vugge til grav.

Nullvisjonen for trafikksikkerhet krever bred innsats i perioden fra flere områder av Statens vegvesens virksomhet, og et godt og forpliktende samarbeid med andre sentrale aktører. Det skal rettes en særlig innsats mot risikoatferd i trafikken når det gjelder fart, rus og bilbelte. Etaten prioriterer tiltak mot møte- og utforkjøringsulykker høyt.

Nullvekstmålet for vekst i biltrafikken i de største byområdene skal bidra til å nå klimamålet, samt løse utfordringer med arealbruk og lokalmiljø. Statens vegvesen har et viktig ansvar sammen med kommuner, fylkeskommuner og andre transportetater for å bidra til å utvikle byer som det er godt å bo og arbeide i. Etaten tilrettelegger for kollektivtransport og sykkel, gjør grunnlagsarbeidet for byvekstavgifter på vegne av Samferdselsdepartementet og legger til rette for at bompengesystemer kan brukes som ett av flere virkemiddel for å regulere biltrafikken i byområder. Etaten legger til rette for sammenhengende nett for gående og syklende i byer og tettsteder.

Statens vegvesen skal styrke sin gjennomføringsevne. Planlegging og utbygging av vegnettet skjer nå over lengre strekninger. Der det ikke er aktuelt å bygge ny veg skal det flere steder gjennomføres ulike utbedringstiltak på lengre strekninger. Kortere planleggingstid oppnås blant annet ved å utarbeide reguleringsplan direkte etter at enkelte konseptvalgutredninger er behandlet i regjeringen, ved økt bruk av statlig plan og samling av mindre prosjekter i prosjektpakker. Det utarbeides nye rutiner for kostnadsstyring av vegprosjekter, hvor Samferdselsdepartementet fastsetter styringsmål ved vedtatt kommunedelplan eller

reguleringsplan for de største prosjektene. Endringer i kostnader skal dokumenteres i en endringslogg og større kostnadsendringer skal legges fram for regjeringen.

Etaten har utarbeidet en plan- og byggherrestrategi som skal bidra til effektiv gjennomføring av prosjekter i alle faser (planlegging, bygging, drift og vedlikehold). Innenfor ferjedriften skal innkjøpsprosessene profesjonaliseres ytterligere og betaling med AutoPASS innføres. På veg- og transportområdet videreutvikles arbeidsprosesser tilpasset hensiktsmessige IT-verktøy. Innenfor trafikant- og kjøretøyområdet utvikles selvbetjeningsløsninger og digitale løsninger, og tjenestestrukturen revurderes. Etatens interne kostnader skal reduseres med om lag ti prosent i løpet av perioden. Etatens tilpasning til dette vil innebære økte IKT-utgifter, og at bemanningen gradvis må reduseres.

Stortinget har vedtatt og dels iverksatt reformer som vil få betydning for etatens virksomhet framover. Arbeidet med å utvikle hensiktsmessige og effektive samarbeidsformer med Nye Veier AS må fortsette. Gjennomføring av regionreformen vil innebære betydelige endringer ved at Statens vegvesen ikke skal utføre oppgaver for fylkeskommunene som i dag, at fylkeskommunene får en ny struktur og styrkes i rollen som samfunnsutvikler og at strukturen for regionale statsetater skal vurderes. Bompengereformen er iverksatt og nye rammevilkår for OPS-prosjekter skal nå prøves ut.

Statens vegvesen skal arbeide for å fremme likestilling og skape et samfunn uten diskriminering. Både i rollen som arbeidsgiver og som tjenesteyter skal etaten opptre inkluderende og bidra til at ingen mennesker diskrimineres, verken på bakgrunn av kjønn, nedsatt funksjonsevne, etnisitet eller seksuell orientering.

## 2. Mål, rammer, hovedprioriteringer og rammebetingelser

### 2.1. Mål i Nasjonal transportplan 2018–2029

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken peker ut den langsiktige retningen:

**«Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet».**

Videre er det fastsatt tre hovedmål for framkommelighet, transportsikkerhet og klima og miljø:

- Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet
- Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen
- Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser

Målstrukturen og virkninger og måloppnåelse av handlingsprogrammet er omtalt i kapittel 10.

Statens vegvesens strategi for den interne virksomheten bygger på visjonen «På veg for et bedre samfunn» og verdiene «Profesjonell – framtidsrettet – inkluderende». Etaten har utarbeidet en virksomhetsstrategi som gjelder fram til 2030, som peker ut områder hvor etaten har et spesielt utviklingsbehov eller et ønske om å tydeliggjøre vår rolle. Strategien viser noen hovedgrep innenfor hvert område i perioden 2018–2021.

Mål i virksomhetsstrategien for 2030:

- Tilrettelegge for framtidens transportsystem
- Utvikle og ta vare på vegnettet på en profesjonell måte
- Bidra til trygge trafikanter og sikre kjøretøyer
- Fremme bærekraft og redusere klimagassutslipp
- Styrke vår gjennomføringsevne

## 2.2. Økonomiske rammer

Tabell 2.1. Statlige økonomiske rammer til vegformål pr. post i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029. Mill. 2018-kr.

Post	2018–2023	2024–2029	2018–2029
Post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.	77 488	89 219	166 707
Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter	14 769	8 564	23 333
Post 30 Riksveginvesteringer	88 366	136 168	224 534
Post 31 Skredsikring	3 458	9 088	12 546
Post 36 E16 over Filefjell	410	–	410
Post 37 E6 vest for Alta	156	–	156
Post 62 Skredsikring fylkesveger	4 559	7 681	12 240
Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester	8 174	9 346	17 519
<b>Sum kap. 1320 Statens vegvesen ekskl. post 61 og 63*</b>	<b>197 380</b>	<b>260 066</b>	<b>457 447</b>
Kap. 1320 Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	1 410	1 415	2 825
Kap. 1320 Post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger	615	2 163	2 777
<b>Sum kap. 1320 Statens vegvesen inkl. post 61 og 63</b>	<b>199 405</b>	<b>263 644</b>	<b>463 049</b>
Kap. 1321 Nye Veier AS	31 457	31 457	62 914
Tilskudd fylkesveger inkl. tunnelsikkerhetsforskriften	7 956	7 956	15 912
Kap. 1330 Post 75 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	3 060	3 060	6 120
<b>Sum statlig økonomisk ramme til vegformål</b>	<b>241 878</b>	<b>306 117</b>	<b>547 995</b>
Ekstern finansiering av riksveg ekskl. Nye Veier AS**	41 000	63 000	104 000

Kap. 1330 post 61 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport m.v.	5 244	0	5 244
Kap. 1330 Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	8 648	15 979	24 627
Kap. 1330 post 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler	3 354	8 830	12 184

\* Post 29 Vederlag til OPS tiltak kommer i tillegg.

\*\* Ekstern finansiering knyttet til Nye Veier AS kommer i tillegg

Den statlige rammen til vegformål i 2018–2023 i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* ekskludert Nye Veier AS er på om lag 548 mrd. 2017–kr. Rammen er justert for kompensasjon for premiebetaling til Statens pensjonskasse. Uten denne justeringen er den gjennomsnittlige årlige rammen om lag 27 pst. høyere enn i 2017. I tillegg er det anslått 131 mrd. 2017–kr i bompenger inkl. Nye Veier AS. 44 pst. av de totale statlige midlene og 43 pst. av de statlige investeringsmidlene er avsatt til første seksårsperiode. Den statlige rammen til vegformål i 2018–2023 er om lag 239 mrd. 2017–kr.

Fordelingen av midler på de ulike budsjettpostene er gitt i stortingsmeldingen Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Midlene er fordelt mellom årene i perioden ut fra hensynet til en tilnærmet lineær opptrapping av den totale rammen gjennom perioden. Utgangspunktet er gitt gjennom rammene i 2018 gitt i statsbudsjettet. I tillegg er det tatt hensyn til bundne prosjekter, forskriftsfestede krav, opprettholdelse av normal drift og forvaltning samt rasjonell anleggsdrift.

### 2.3. Hovedprioriteringer

Grunnlaget for prioriteringene i handlingsprogrammet for perioden 2018–2023 er gitt i Meld. st. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* og Innst. 460 S. (2016–2017). Regjeringen prioriterer drift, vedlikehold og fornying av eksisterende infrastruktur slik at forfallet ikke øker og deler av etterslepet tas igjen. Videre prioriteres det å utvikle effektive transportkorridorer som binder landet sammen. Godstransporten skal effektiviseres og omlegges i mer miljøvennlig retning, og byområdene prioriteres høyt. Mulighetene ved ny teknologi skal utnyttes. Deler av midlene til programområdetiltak avsettes til å utbedre lengre vegstrekninger.

Midler til drift vil i perioden 2018–2023 prioriteres slik at standarden for drift av riksveger oppfylles. Tiltak som ivaretar trafiksikkerheten prioriteres, spesielt vinterdriften, i tillegg til driftsoppgaver som har direkte konsekvenser for framkommeligheten, med fokus på forutsigbar transport for næringslivet.

Innen vedlikehold prioriteres å:

1. Rette opp skader som kan føre til at vegen blir akutt trafikkfarlig eller at framkommeligheten reduseres vesentlig

2. Rette opp skader og slitasje som kan føre til konsekvenser for trafiksikkerhet og framkommelighet
3. Rette opp skader som kan være starten på en akselererende skadeutvikling der kostnadene kan bli store dersom ingenting gjøres
4. Gjennomføre tiltak som forlenger levetid og reduserer framtidige vedlikeholdskostnader slik at nåverdien av vedlikeholdskostnader blir lavere



Foto: Knut Opeide

Kravene i tunnelsikkerhetsforskriften skal innfris innen 2023. Dette binder det meste av midler på fornyingsposten i perioden 2018–2023. Av effektivitetshensyn gjennomføres andre utbedringstiltak i de aktuelle tunnelene samtidig, og det avsettes om lag tre mrd. kr til dette på vedlikeholdsbudsjettet i perioden. Det er i tillegg nødvendig å gjennomføre tiltak for å ta igjen forfallet på en del bruer.

De økonomiske rammene til vedlikehold og fornying (post 30.6) er samlet sett vurdert å være nok til å gi reduksjon i vedlikeholdsetterslepet i løpet av perioden 2018–2023. Dette skyldes først og fremst tunnelene som blir utbedret for å tilfredsstille forskriftsfestede krav, og hvor det samtidig gjennomføres nødvendig vedlikehold og fornying. De planlagte tunnelutbedringene krever betydelige midler i perioden, som delvis er forutsatt finansiert med vedlikeholdsmidler. Det vil derfor ikke være mulig å hindre økning i vedlikeholdsetterslepet for enkelte andre vegobjekter innenfor de gitte økonomiske rammene i første seksårsperiode.

Innenfor trafikant- og kjøretøytilsyn vil selvbetjeningsløsninger bli utviklet videre og tjenestrukturen vurdert.

Prioriteringen av de store vegprosjektene innenfor investeringspostene er basert på prioriteringene i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* og Stortingets behandling av meldingen. Det jobbes videre med sikte på forsering av enkelte anlegg i tråd med Stortingets behandling. Prioriteringene er nærmere omtalt i kapittel 18.

Innenfor programområdene prioriteres de ni utbedringsstrekningene som er omtalt i stortingsmeldingen samt ytterligere fire strekninger, jf. kapittel 5.3. Ferjekaiene utbedres for å kunne ivareta ferjer med nye krav til miljø. Det avsettes midler til tiltak for å åpne nye deler av riksvegnettet for modulvogntog. Videre prioriteres øvrige utbedringstiltak i form av breddeutvidelse, kurveutretting og utbedring av bruer. Trafikksikkerhetstiltak, særlig tiltak mot utforkjøringsulykker og møteulykker, prioriteres høyt. Det er en ambisjon i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* at alle riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere innen 1. januar 2024 skal oppfylle gitte krav som reduserer utforkjøringsulykker. Denne ambisjonen vil ikke bli nådd fullt ut. Det er i tillegg prioritert sykkelveg- og skolevegtiltak, universell utforming av holdeplasser, utbygging av knutepunkter, tiltak for å innfri miljøkrav og bygging av døgnhvileplasser for tungtransporten.

I tillegg til rammen til programområdetiltak kommer midler til kollektiv- og gang-/sykkeltiltak innenfor byvekstavtaler i de ni største byområdene. Disse midlene vil bli fordelt i forbindelse med inngåelse av avtalene, men aktuelle tiltak på riksveg er vist i vedlegg XX.

Statens vegvesen vil videreutvikle sin rolle som regulator og tilrettelegger for ny teknologi og digitale løsninger, samtidig som virksomheten skal effektiviseres. Det avsettes betydelige midler til å gjennomføre ITS-piloter.

## 2.4. Rammebetingelser

### Nye Veier AS

Nye Veier AS ble stiftet i mai 2015 og har ansvaret for å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde 530 km av riksvegnettet. Hovedlinjene for Nye Veier AS er trukket opp i Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei. Reformen i veisektoren*, jf. Innst. 362 S (2014–2015). Selskapets portefølje ble fastsatt gjennom Stortingets behandling av meldingen, med endring bestemt av Samferdselsdepartementet juni 2017.

Nye Veier AS har delt porteføljen inn i fire utbyggingsområder:

- E6 Trøndelag: Omfatter strekningen E6 Ulsberg–Melhus (unntatt E6 Vindåsliene – Korporalsbrua) og E6 Ranheim–Åsen. Gjennomføring av utbyggingen innebærer møtefri to-/trefeltsveg fra Ulsberg til Støren og sammenhengende firefeltsveg fra Støren til Åsen i Nord-Trøndelag.

- E6 Mjøsregionen: Utbyggingen omfatter strekningen E6 Kolomoen – Ensby og vil gi sammenhengende firefelts veg fra Oslo til Ensby i Øyer kommune.
- E18 Langangen–Grimstad: Utbyggingen vil gi en sammenhengende firefelts veg fra Oslo til Kristiansand.
- E39 Kristiansand–Sandnes: Utbyggingen binder de to byregionene bedre sammen.

Utbyggingsrekkefølgen bestemmes av selskapet og prioriteringene baseres blant annet på samfunnsøkonomisk lønnsomhet og helhetlig utbygging. Selskapet og staten har så langt inngått vegutbyggingsavtaler og Stortinget har vedtatt tilhørende opplegg for bompengefinansiering for følgende strekninger:

- E18 Tvedestrand – Arendal
- E18 Langangen – Dørdal, med Rugtvedt – Dørdal som første fase (bompengeproposisjon omfatter første fase)
- E6 Kolomoen–Moelv
- E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest

Statens vegvesen har med begrensede midler ikke funnet rom for å prioritere programområdemidler på strekninger som senere skal bygges ut av Nye Veier. Dette må også sees i lys av varslet forsering av selskapets utbygging.

### Tverretatlig samarbeid

Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Kystverket og Avinor har samarbeidet om utarbeidelse av grunnlag for Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Samarbeidet for å bygge, drifte og vedlikeholde transportinfrastrukturen effektivt vil fortsette. Prosjekter og tiltak skal samordnes i tid dersom det er hensiktsmessig. Samarbeidet skal tilpasses behovet i hvert enkelt tilfelle. Se kapittel 18 for omtale av konkrete prosjekter hvor dette er aktuelt.

### Regionreformen med mer

Som del av regionreformen vedtok Stortinget enstemmig den 8. juni 2017 (vedtak 838): «Stortinget ber regjeringen sørge for at regional veiadministrasjon, som har ansvar for planlegging og drift av fylkesveiene, overføres fra Statens vegvesen til regionalt folkevalgt nivå». Overføringen er vedtatt iverksatt 1.1.2020. Stortinget vedtok videre sammenslåing av flere fylkeskommuner (i Trøndelag fra og med 2018), styrking av fylkeskommunenes rolle som samfunnsutviklere og en gjennomgang av strukturene for regionale statsetater. Statens vegvesen må påregne å bidra aktivt i gjennomføringen av regionreformen, ved å tilrettelegge for å overføre deler av sin regionale vegadministrasjon til fylkeskommunene. Videre må etaten tilpasse sin organisasjon til blant annet det ansvaret for oppgaver som Statens vegvesen vil ha etter at regionreformen er gjennomført.

I dag har staten ved Statens vegvesen ansvar for å stille med felles (sams) vegadministrasjon på regionalt nivå for riks- og fylkesveg, jf. vegloven og Samferdselsdepartementets instruks av 15. mars 2011 for Statens vegvesen. De fem regionvegkontorene ledet av regionvegsjefene utgjør den felles regionale vegadministrasjonen for riks- og fylkesveg.



(Vegavdelingene er organisatorisk og forvaltningsmessig del av regionvegkontorene). Regionvegsjefen hører under fylkeskommunen i fylkesvegsaker og under Vegdirektoratet i riksvegsaker og andre statlige oppgaver, jf. vegloven § 10 og departementets instruks. Den enkelte fylkeskommunes og regionvegsjefs ansvar og oppgaver i fylkesvegsaker etter vegloven kan kort beskrives slik:

- Fylkeskommunen er vegmyndighet for fylkesveg, jf. vegloven § 9 andre ledd. Hver fylkeskommune er et selvstendig rettssubjekt og politisk styrt organ, med ansvar for blant annet å vedta strategi, langtidsplan, handlingsprogram og budsjett for fylkesvegene i fylkeskommunen. Den har videre ansvar for planlegging, bygging/utbedring, drift, vedlikehold, veg-, plan- og eiendomsforvaltning, samfunnsikkerhet, beredskap og andre oppgaver som følger av å være vegmyndighet. Fylkeskommunen dekker utgifter til fylkesveg med unntak av utgifter til den felles regionale vegadministrasjonen (sams) som dekkes av staten, jf. vegloven §§ 20 og 19. Fylkeskommunen er eier av fylkesveg (eiendom og veganlegg), med en eiers rettigheter, plikter og ansvar.
- Regionvegsjefens oppgaver for fylkeskommunen i fylkesvegsaker etter vegloven omfatter normalt å legge fram faglige underlag til fylkeskommunens behandling og vedtak av strategi/langtidsplan/handlingsprogram/budsjett, og å gjennomføre fylkeskommunens beslutninger knyttet til planlegging, bygging, drift, vedlikehold, forvaltning, samfunnssikkerhet, beredskap med mer. I tillegg kommer oppgaver knyttet til fylkeskommunens arbeid som regional utviklingsaktør (jf. instruksen av 15. mars 2011). Regionvegsjefen har gjennom den felles vegadministrasjonen et ansvar (se nedenfor) for å utføre oppgaver for fylkeskommunen i fylkesvegsaker. Ansvaret for selve oppgaven ligger imidlertid hele tiden hos fylkeskommunen.



Sandhornbrua ved fylkesveg 17. Foto: Steinar Skaar

Oppgaver som regionvegsjefen utfører for fylkeskommunen blir i betydelig grad fastsatt i avtaler mellom den enkelte fylkeskommune og regionvegsjef (normalt en flerårig rammeavtale og årlige leveranseavtaler). Utover oppgaver som følger av avtalene/ fullmaktene utfører regionvegsjefen enkelte oppgaver for fylkeskommunen, hvor myndighet er gitt regionvegsjefen direkte i vegloven, samt oppgaver ellers som må gjøres av vegadministrasjonen for at fylkeskommunene skal ivareta sitt ansvar som vegmyndighet. I avtalverket inngår til vanlig finansiering, fullmakter og andre rammer for vegvesenets oppgaveløsning, samt bestemmelser om rapportering og styringsdialoger for å følge opp både avtalefestede og andre fylkesvegsaker for fylkeskommunen. Oppgavemengden varierer fra fylkeskommune til fylkeskommune (blant annet med fylkesveglengde og budsjett), og vil normalt også variere fra år til år for en og samme fylkeskommune.

Når arbeidet med regionreformen er kommet lenger må det vurderes om handlingsprogrammet må justeres som følge av regionreformen. Arbeidet knyttet til gjennomføring av regionreformen vil bli ressurskrevende.

Nasjonal vegdatabank (NVDB) er Statens vegvesens sentrale kilde til data om vegnettet. Kommune- og regionreformene får konsekvenser for forvaltningen av systemet. Eksisterende referansesystem, som i dag benytter administrativ inndeling (kommune, fylke), må gjøres uavhengig av administrativ inndeling, noe som vil kreve store tilpasninger i NVDB og tilliggende fagsystemer.

### **Bompengereformen**

Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei – Reformen i veisektoren* legger de overordnede rammene for regjeringens reform av bompengesektoren, jf. Innst. 362 S. (2014–2015). Reformen innebærer en samling av bompengeselskapene i fem permanente regionale bompengeselskap, samt omlegging av takst- og rabattstrukturen med avvikling av forskuddsbaserte rabatter.

Stortinget har videre besluttet en ny rolle- og ansvarsdeling mellom de nye regionale bompengeselskapene og Statens vegvesen, der de operasjonelle oppgavene overføres til bompengeselskapene. Parallelt med dette skal det legges til rette for utskilling av utstedere fra bompengeselskapene. For å bidra til gjennomføring av reformen er det innført en tilskuddsordning for reduserte bompengetakster. Implementering av reformen vil i hovedsak pågå i perioden 2017–2019.

Første halvår 2016 ble det startet opp et arbeid med å utrede en framtidig systemløsning for bompengeneinnkreving i Norge. Systemet vil være felles for alle bompengeselskapene.

### **Prognoser og framskrivinger**

Framskrivningene av trafikken som er benyttet i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* og handlingsprogrammet er hentet fra grunnprognosene som er oppdatert i 2016. Disse bygger på befolkningsframskrivinger fra Statistisk sentralbyrå og forutsetninger om økonomisk utvikling fra Perspektivmeldingen 2017. I framskrivningene er

det lagt til grunn investeringstiltak som igangsettes før 2018 og en videreføring av dagens virkemiddelbruk. I anslagene over trafikkutviklingen er det ikke forutsatt endringer i framtidig drivstofforbruk eller priser. Det er usikkerhet knyttet til forutsetningene.

Reisevaneundersøkelsen fra 2013/2014 viser at 55 pst. av alle reiser utføres som bilfører, 8 pst. som bilpassasjer, 10 pst. med kollektivtransport, 21 pst. som fotgjengere og 5 pst. som syklist. Tabell 2.2 nedenfor viser framskrivningene som er benyttet i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* og handlingsprogrammet for 2018–2023.

Tabell 2.2. Framskrivninger av henholdsvis persontrafikkarbeid (kjøretøy-km), godstransportarbeid (tonn-km) og antall personreiser (kilde: TØI-rapport 1362/2014 og 1393/2015)

Økning i persontrafikkarbeid på veg 2014–2030 (%)	Økning i innenriks godstransportarbeid på veg 2015–2030 (%)	Økning i korte personreiser pr. år i 2018–2023 (%)	Økning i lange personreiser pr. år i 2018–2023 (%)	Samlet økning i personreiser pr. år i 2018–2023 (%)	Økning i innenriks godstransportarbeid på veg pr. år i 2018–2023 (%)
18,5	33,0	1,3	2,0	1,4	1,9

I framskrivingene av klimagassutslipp i perspektivmeldingen videreføres dagens klimapolitikk med CO<sub>2</sub>-avgift og andre avgifter på dagens nivå og prisene i EUs kvotesystem for framtidig levering. Satsingen på teknologiutvikling, for eksempel gjennom Enova, videreføres. Beregningene av hvordan dagens politikk påvirker fremtidige utslipp er beheftet med usikkerhet. Utslippene fra vegtrafikken er beregnet å reduseres fra 10,3 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i 2015 til 8,4 mill. tonn i 2030.

### 3. Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.

#### 3.1. Økonomiske rammer

Tabell 3.1. Økonomisk ramme til drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m. Mill. 2018-kr.

Post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018–2023
23.1 Forvaltning av riks- og fylkesveg	2 756	2 723	2 723	2 723	2 723	2 723	16 370
23.2 Trafikant- og kjøretøytilsyn	2 371	2 354	2 288	2 076	2 012	1 971	13 072
23.3 FoU	103	110	110	110	110	110	653
23.4 Norsk vegmuseum	65	45	35	35	35	35	250
23.6 Drift av riksveger	3 666	3 934	3 974	4 013	4 103	4 153	23 843
23.7 Vedlikehold av riksveger	3 021	3 758	3 878	4 119	4 210	4 312	23 299
<b>Sum post 23*</b>	<b>11 982</b>	<b>12 924</b>	<b>13 008</b>	<b>13 076</b>	<b>13 193</b>	<b>13 304</b>	<b>77 487</b>

\*Fra og med 2018 føres også byggherrekostnader, som tidligere ble finansiert under post 23.8, knyttet til drift og vedlikehold av fylkesveg på post 23. 6 og 23.7.

#### 3.2. Forvaltning av riks- og fylkesveg

Det er lagt til grunn en ramme på om lag 16,3 mrd. kr til forvaltning av riks- og fylkesveger i perioden 2018–2023, inkl. overordnet ledelse og strategisk planlegging.

Overordnet ledelse og strategisk planlegging omfatter Statens vegvesens arbeid med nasjonal transportplan, handlingsprogram og budsjett, sektoroppgaver, ledelses- og styringsoppgaver og kommunikasjon. I overordnet ledelse og strategisk planlegging inngår også bistand til fylkeskommunene med utredninger og annet faglig underlag i deres arbeid med strategier, økonomiplaner, handlingsprogrammer og budsjetter for fylkesvegene.

Statens vegvesens sektoransvar innebærer et samlet ansvar for hele vegtransportssystemet. Dette omfatter blant annet en pådriverrolle for å utvikle og opprettholde bedre, mer helhetlige og effektive løsninger innenfor areal- og transportplanlegging, kollektivtrafikk og miljøarbeid, både nasjonalt, regionalt og lokalt. Etaten bidrar også i betydelig grad til å

oppretholde og utvikle et velfungerende marked for anleggsbransjen og rådgivningsbransjen innenfor planlegging og byggherreområdet.

Staten har ansvaret for forvaltning av riksvegene, og fylkeskommunene for forvaltningen av fylkesvegene. Statens vegvesen gjennomfører forvaltningsoppgaver på riksveg, og gjennomfører også forvaltningsoppgaver etter vegloven på fylkesveg for fylkeskommunene, jf. vegloven §10. Statens vegvesen har imidlertid i tillegg oppgaver som statlig organ som gjelder både på riks- og fylkesveger, herunder:

- Vedta og gjennomføre trafikkregulerende tiltak, fastsette veglister, behandle dispensasjon for spesialtransporter
- Ansvar for å drifte vegtrafikksentralene som overvåker og styrer trafikken, herunder tunneler på riks- og fylkesveger
- Etablering og drift av automatisk trafikk kontroll (ATK)
- Inspeksjon og sikkerhetskontroll av veg og veg-relaterte elementer
- Sikkerhetsgodkjenning av tunneler
- Behandle fravikssøknader fra vegnormalene for bruer og ferjekaier

Aktivitetsnivået videreføres på om lag samme nivå som i 2017. Det er forutsatt noe økning i 2018 grunnet utvikling av et nytt hendelsesbasert trafikkstøttesystem for vegtrafikk-sentralene, samt oppstart av ITS-piloter innen samvirkende ITS som omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan*. Dette omhandler blant annet kommunikasjon mellom kjøretøy og elementer langs vegen. Fra 2019 er det forutsatt en reduksjon i rammen som følge av at sentrale systemer for innsamling og bearbeiding av trafikkdata vil være ferdigstilt.

Statens vegvesen har innført et system for porteføljestyring av virksomhetsutviklingstiltak, som skal sikre en helhetlig utvikling av IKT-systemer og andre tiltak. Statens vegvesen vil i vesentlig grad bruke porteføljestyring til årlig prioritering av midler til tiltak på post 23.1.

### **Nasjonal vegdatabank (NVDB)**

NVDB skal inneholde digital informasjon om vegnettet og tilby tjenester som blant annet sikrer mulighet for automatisert trafikkstyring, automatisert transport (varedistribusjon i by) og «mobility-as-a-service» (tilgang til transporttjenester via en portal). Det digitale vegnettet er sentralt for Statens vegvesens dataleveranser, da all informasjon om veg knyttes til vegnettet.

Det er økt etterspørsel etter NVDBs tjenester, og vegdatabanken håndterer i snitt ca. 1,5 millioner spørringer per dag. Systemet må videreutvikles for å sikre god dataflyt, og et grensesnitt som gir mulighet for direkte kommunikasjon mellom vegen og bilen. Rutiner for automatisk datafangst på utvalgte objekttyper skal etableres. Videre skal det sikres gode dataleveranser og fleksible grensesnitt, og ressursene med hensyn til datafangst og dataforvaltning skal målstyres.

### ITS-piloter

Med utgangspunkt i fokuset på ITS i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* har Statens vegvesen lagt til grunn for handlingsprogrammet en ramme på til sammen 450 mill. kr til piloter på riksveg, som fordeles utover perioden som vist nedenfor. Det er forutsatt at 50 pst. finansieres på post 23.1 og 50 pst. på programområdene (post 30.4). Vi viser for øvrig til kapittel 15 om ITS.

Tabell 3.2. Fordeling av ramme til ITS-piloter

Ramme ITS-piloter (mill. kr/år)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018–2023
Post 23.1 Forvaltning av riks- og fylkesveg	25	25	37,5	37,5	50	50	225
Post 30.4 Programområdene	25	25	37,5	37,5	50	50	225
<b>Sum</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>450</b>

### Vegtrafikksentralene

Statens vegvesen implementerer nye systemer på vegtrafikksentralene for å få en mer enhetlig og effektiv trafikkstyring. Dette vil gi bedre samordning, redusert sårbarhet og økt kvalitet og effektivitet på tjenestene. Statens vegvesen og Trafikverket i Sverige har inngått en samarbeidsavtale om felles utvikling av et nytt hendelsesbasert trafikkstøttesystem til bruk på vegtrafikksentralene i Norge og Sverige. Fellesprosjektet ventes avsluttet i 2018. Trafikkstøttesystemet vil blant annet erstatte dagens Veglogg, som har forholdsvis høye driftskostnader og som ikke er egnet for videreutvikling. Se også omtale i kapittel 15 om ITS.

## 3.3. Trafikant- og kjøretøytilsyn

Det er lagt til grunn en ramme på om lag 13 mrd. kr til trafikant- og kjøretøytilsyn i perioden 2018–2023. Det er forutsatt en effektivisering av basisvirksomheten i regionene på henholdsvis en prosent per år i 2018–2019 og to prosent per år i 2020–2023.

Innenfor trafikant- og kjøretøyområdet utøves myndighet og forvaltning i hovedsak innenfor vegtrafikklovgivningen. Hensynet til trafikkikkerhet, miljø, like konkurransevilkår, forbrukerrettigheter og framkommelighet skal ivaretas. Dette gjøres blant annet gjennom kontroll av kjøretøyer, tilsyn med virksomheter som omfattes av regelverket og krav til føreropplæringen. Statens vegvesen har de senere årene fått et utvidet ansvarsområde, noe som fordrer tilsyn på flere områder enn tidligere innenfor samme budsjettamme og ressursbruk. Dette er en utvikling som vil fortsette i perioden 2018–2023. Prioriteringen mellom de ulike oppgavene og omfanget av dem kan endre seg over år, blant annet som følge av nye EØS-forpliktelser, politiske føringer og utvikling av samfunn og teknologi.

### Utfordringer

Det er nødvendig å målrette tilsyns- og kontrollvirksomheten ytterligere. Tunge kjøretøyer uten god nok vinterutrustning i form av dekk og kjetting og med sjåførere uten tilstrekkelig kompetanse til å ferdes på norske vinterveger, er en utfordring. Det er krevende å sikre god trafiksikkerhet og framkommelighet under slike forhold. Like konkurransevilkår, ulovlig kabotasje, dvs. transport mellom steder i et annet land enn der hvor transportøren hører hjemme, og økende omfang av svindel med kjøretøyer er også en utfordring. Det samme gjelder juks under førerprøver, forfalsking av førerkort og manipulasjon av teknisk utstyr i kjøretøyer.

Det blir stadig flere eldre i trafikken. Disse førerne kan ha nytte av å friske opp kunnskapene om utviklingen i trafikkbildet, og det må gjennomføres ulike tiltak for å imøtekomme dette. Bilbeltebruken i Norge er generelt på et høyt nivå, likevel er det fortsatt en utfordring at om lag 30 pst. av dem som omkom i trafikken ikke brukte bilbelte. Digitalisering er positivt og nødvendig for å imøtekomme brukernes behov. Samtidig er økte krav til digitalisering utfordrende og krever omstillinger og endret ressursbruk i etaten. At publikum tar i bruk digitale løsninger og at etaten har gode prosesser for å ta ut gevinstene, er viktige forutsetninger for å lykkes med en slik omstilling.

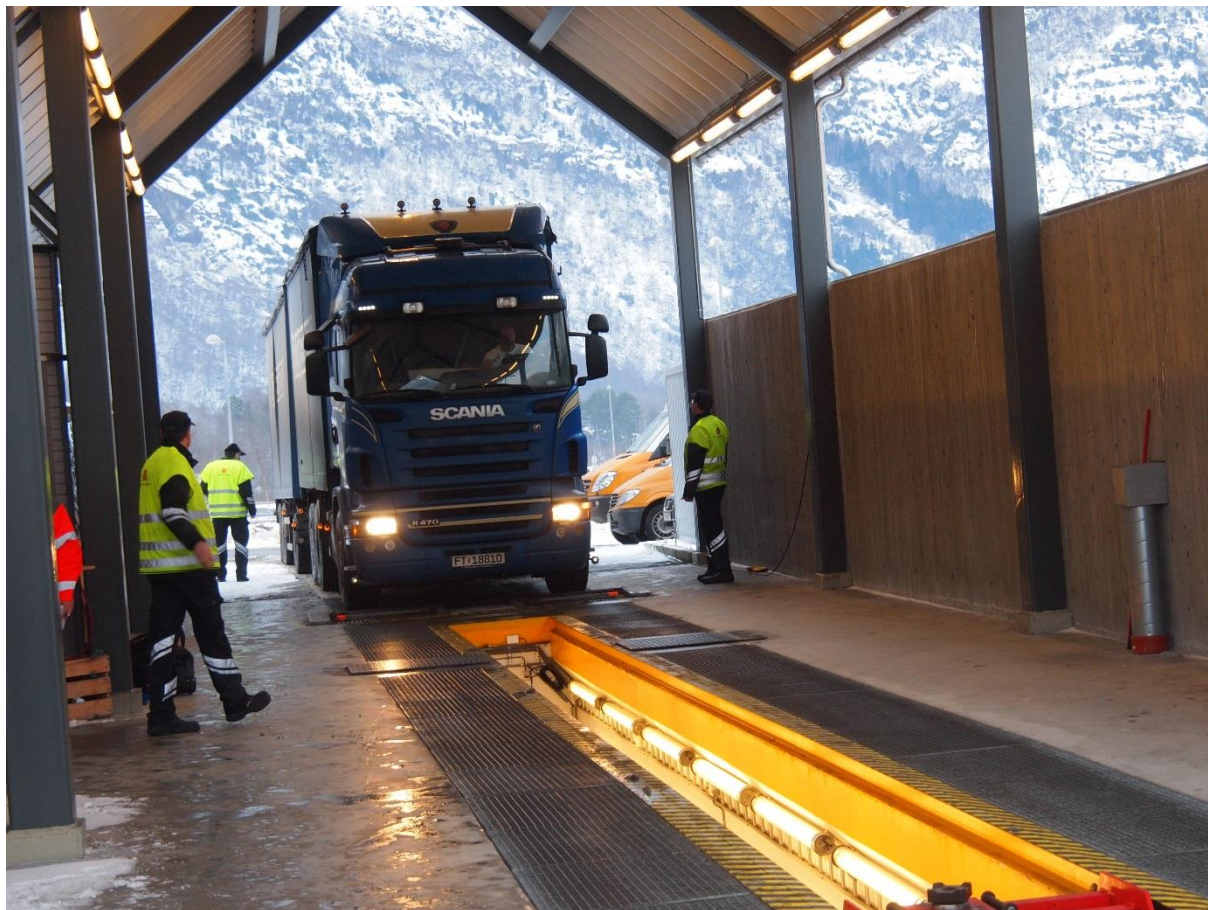
### **Prioriteringer innen tilsyns- og kontrollvirksomhet**

Statens vegvesen vil i perioden prioritere risikobasert kontroll- og tilsynsvirksomhet, som innebærer tilsyn og kontroll med kjøretøyer, førere og virksomhet hvor det er høy risiko for overtredelse av regelverket. Samarbeidet med politiet, arbeidstilsynet, skatte- og tollmyndighetene skal styrkes gjennom å legge til rette for felles kontroller og utveksling av informasjon og kompetanse jf. Meld. St. 40 (2015–2016) *Trafiksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*. Kontrollområdet omfatter blant annet kontroll av tunge kjøretøyer, herunder kjøre- og hviletid, bremses, ulovlig kabotasje, avgassrensing og vinterutrustning. Tverretatlige tungbilteam skal vurderes innført. Innsatsen innenfor utekontroll prioriteres høyt, og ytterligere målretting av kontrollene vil være en viktig oppgave. Dette gjør det mulig å redusere innsatsen overfor kjøretøyer med liten sannsynlighet for feil og mangler, og i stedet øke innsatsen overfor dem som klassifiseres som risikoobjekter.

I begynnelsen av perioden 2018–2023 skjerpes EØS-kravene til kompetanse og godkjenning av kontrollører som utfører kontroll langs veg. For effektiv forebygging og håndheving er det viktig med effektive reaksjonshjemler. Statens vegvesen vil utrede lovhjemler for å hindre at kjøretøyer som ikke har forhold i orden kan kjøre videre etter endt kontroll, og for lagring og gjenbruk av data som er samlet inn i forbindelse med kontroller.

Statens vegvesen godkjenner og fører tilsyn med virksomheter som bilverksteder, kontrollorganer for periodisk kjøretøykontroll, trafikkskoler, kursarrangører og læresteder, og godkjenner trafikklærere og faglige ledere. Etaten fører også tilsyn med at vilkårene for godkjenningene følges. Tilsynet gjennomføres der det forventes å avdekke forhold som er i strid med regelverket.

Statens vegvesen har fra mai 2018 fått i oppgave fra Samferdselsdepartementet å godkjenne og drive tilsyn med opplæringen av kontrollører for periodisk kjøretøykontroll. Tilsyn med verksteder og trafikkopplæringsvirksomhet som drives i strid med regelverket krever økt oppmerksomhet i årene som kommer.



Utekontroll ved Lærdal. Foto: Heidi Ravnestad

Statens vegvesen opplever et betydelig omfang av kriminell aktivitet innenfor trafikant-, kjøretøy- og vegområdet, knyttet til kjøretøyer, person- og godstransport, førerrettigheter samt bygg- og anleggsvirksomhet. Kriminalitet har konsekvenser for utviklingen av svart økonomi, konkurransevilkår, arbeidsliv og til sist velferdssamfunnet, og er uheldig for trafiksikkerheten. Statens vegvesen har opprettet en egen krimenheter med formål å forebygge og avdekke kriminell aktivitet. Krimenheter vil ha fokus på de aktørene som utfører grove og organiserte brudd på regelverket. Staten vil videreføre satsingen mot transportkriminalitet, og kartlegge og avdekke arbeidslivskriminalitet innen vegsektoren. Det vil bli samarbeidet tett med andre myndigheter og bransjen i dette arbeidet.

### **Prioriteringer innen føreropplæring**

Et høyt nivå på føreropplæring og førerprøve er viktig for trafiksikkerheten. En revidert føreropplæring ble iverksatt fra 2017. Riktig kompetanse hos trafikk lærerne er et viktig bidrag til at føreropplæringen blir gjennomført i tråd med intensjonen. Statens vegvesen



planlegger tidlig i perioden 2018–2023 å utarbeide nye krav til etterutdanning og innføre en re–godkjenningsordning for trafikklærere.

Etaten vil i perioden prioritere arbeid med å kvalitetssikre førerprøven og gjennomføringen av denne. Dette omfatter justering av forskrifter, sikring av kompetanse hos trafikklærere og sensorer, og håndtering av endringer på kjøretøysiden som blant annet økt automatisering. Prognosene viser en liten nedgang i andelen unge som tar førerkort i perioden fram mot 2027, men likevel økt antall prøver og tilrettelagte prøver totalt sett, som følge av innvandring.

Undersøkelser viser at kjøreeerfaring gjennom mengdetrening er et viktig element i føreropplæringen, for å få trafiksikre førere. Tilbudet om informasjonsmøter for foresatte skal videreføres som motivasjon for å få flere til å øvelseskjøre. Andre tiltak vil bli diskutert i samarbeid med øvrige trafiksikkerhetsaktører og forsikringsbransjen.

Som et ledd i å hindre ulovlig aktivitet på teoretisk og praktisk førerprøve vil Statens vegvesen fortsette arbeidet med å sikre gode rutiner knyttet til ID–kontroll. Det er behov for å utvikle et moderne elektronisk prøvesystem.

Statens vegvesen har lang erfaring med å gjennomføre offentlige prøver. De siste årene har andre etater ønsket å benytte det landsdekkende tilbudet om å gjennomføre prøver. Disse vil kunne gjennomføre teoriprøve for personer som skal ha løyve for person– eller godstrafikk samt prøver knyttet til blant annet arbeidsvarsling og vintervedlikehold. Det gjennomføres også prøver for personer som skal transportere farlig gods for Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, samt prøver for droner og småfly for Luftfartstilsynet.

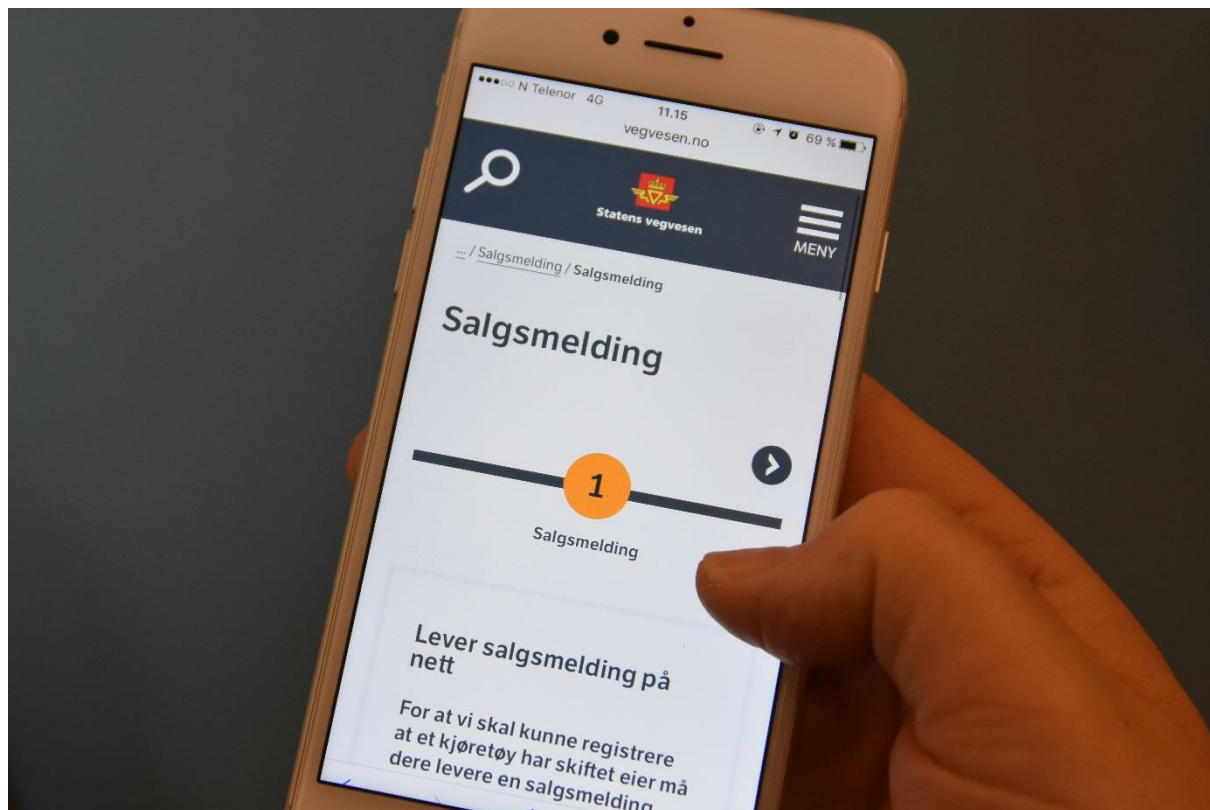
Det blir flere og flere eldre i trafikken som har større krav til mobilitet. Undersøkelser fra Transportøkonomisk institutt viser at eldre som gjennomfører oppfriskningskurs har lavere risiko i trafikken enn dem som ikke deltar på kurs (TØI–rapport 841 /2006). Statens vegvesen vil fortsatt prioritere kurs for eldre trafikanter, og vil ha fokus på eldre som fotgjengere og legge til rette for økt omfang av kjørevurderinger i forbindelse med helsevurderinger.

### **Prioriteringer innen tjenestetilbud**

Statens vegvesen har ansvar for at organisasjonen utfører sitt samfunnsoppdrag med optimal bruk av ressurser. Arbeidet med å utvikle digitale løsninger innenfor trafikant– og kjøretøyområdet videreføres i tråd med brukernes forventninger.

Organiseringen av trafikant– og kjøretøyområdet, med et stort antall trafikkstasjoner som leverer et bredt spekter av tjenester, har vært tilnærmet uforandret i flere tiår. I denne perioden har samfunnet endret seg vesentlig, med blant annet mye større mobilitet hos brukere, bedre infrastruktur og muligheter for nettbaserte tjenester. Det er nødvendig å gjøre en vurdering av tjenestestrukturen på trafikant– og kjøretøyområdet. Etaten vil derfor fortsette arbeidet med en helhetlig plan for tjenestestruktur i perioden, blant annet for å

tilpasse tilbudet til det endrede brukerbehovet som digitale løsninger genererer. Målet er et bedre samlet tilbud til en lavere kostnad.



En av etatens digitale løsninger er at kundene kan levere salgsmelding på nett. Foto: Henriette Erken Busterud

Statens vegvesen samarbeider med Helsedirektoratet, Direktorat for eHelse og Politidirektoratet om å gjøre førerkortprosessen mer effektiv og brukervennlig, blant annet gjennom utvikling av digitale løsninger. Digitale løsninger knyttet til å fornye og erstatte førerkort vil bli prioritert tidlig i perioden. Staten vil arbeide med løsninger for å melde tap av kjennemerke, søknad om dagsprøvekjennermerke, samt av- og påregistrering av kjøretøyer. Arbeidet med å digitalisere oppgaveutførelsen er også en prioritert oppgave. I første del av perioden er det planlagt å ferdigstille et modernisert førerkort- og motorvognregister, kalt Autosys. Førerkortdelen av Autosys er satt i drift, og i perioden skal også kjøretøydelen av systemet utvikles. Økt datautveksling mellom internasjonale myndigheter gir økte krav til utvikling av digitale løsninger for kommunikasjon på tvers av landegrensler.

### Regelverksutvikling

Utviklingen av ny teknologi innenfor kjøretøyområdet går raskt. Sammenkobling av stadig flere og bedre førerstøttesystemer bidrar til økt trafikksikkerhet fordi mange alvorlige trafikkulykker skyldes førerfeil. Statens vegvesen har i samarbeid med Samferdselsdepartementet igangsatt et lov- og forskriftsarbeid for å kunne tillate utprøving av selvkjørende kjøretøyer. Samtidig jobbes det internasjonalt med å utvikle regelverk med funksjonelle krav til automatiske kjøretøysystemer og datasikkerhet i kjøretøyer.

Avhengig av teknologien i det enkelte automatiserte kjøretøyet, kan det også være behov for ytterligere informasjon fra omgivelsene – såkalt samvirkende ITS. Statens vegvesen vil arbeide videre med dette i programperioden, med sikte på mer permanente ordninger. Nye tekniske løsninger vil også påvirke føreropplæringen og regelverket som er basert på internasjonale trafikkregler, og utviklingen følges tett. Den tekniske utviklingen forutsetter en annen kompetanse hos førerne av slike kjøretøyer. Dette er nærmere omtalt i kapittel 15 om ITS.

Bruer på riksvegnettet vil bli gitt militær lastklassifisering i henhold til NATOS standardiserte system. Hensikten er å levere bæreevnedata til Forsvaret i deres daglige virksomhet og i forbindelse med øvelser. Dette innebærer blant annet å vurdere forskriftsendringer for å kunne gi dispensasjon fra bestemmelser om vekt.

Det er ønsker fra godstransportnæringen om å endre tillatte vekter og dimensjoner på norske veger. Statens vegvesen vil vurdere en prøveordning for å tillate 74 tonn totalvekt på deler av vegnettet. En slik ordning forutsetter tekniske krav til aktuelle kjøretøyer, forskriftsregulering og på sikt også endring i reglene for spesialtransport. Trafikksikkerhet, belastning på bruer, høyder i tunneler og slitasje og vedlikehold av vegnettet må vurderes.

### Trafikksikkerhetskampanjer



I kampanjen «Del veien» er målet å bedre samspillet mellom syklister og bilister. Foto: Henriette Erken Busterud

Statens vegvesen vil i perioden gjennomføre nasjonale trafikksikkerhetskampanjer. Det legges opp til et fåtall større kampanjer med varighet over flere år, rettet mot de mest alvorlige ulykkene og der kampanje som tiltak vil kunne ha effekt. Nullvisjonen er førende for kampanjearbeidet. Kampanjene evalueres fortløpende.

De siste årene har fart, bilbelte og samspill mellom syklist og bilist vært kampanjetema. I første del av perioden vil temaet være oppmerksomhet i trafikken. Det skal også fokuseres videre på samspillet mellom syklist og bilist. Beltekampanjen videreføres i mindre skala, og vil primært rettes mot belte i buss. Kontrollaktivitet vil være en vesentlig del av innsatsen. Fartskampanjen har vært rettet mot ungdom de siste årene. I 2018 vil grunnlaget for en ny fartskampanje utredes.

### Miljø

Statens vegvesen har utviklet «nybilvelgeren», et dynamisk informasjonsverktøy på Internett som blant annet viser nye kjøretøyers utslipp med utgangspunkt i typegodkjenningskravene. I 2017 ble det lansert en «merkeplakat» for energi- og miljøegenskaper. Plakaten gir kjøperne informasjon om de ulike kjøretøyenes energiforbruk og avgassutslipp.

EU arbeider kontinuerlig med å videreutvikle miljøkravene til kjøretøyer for å sikre at utslipp av avgass og støy blir så lave som mulig. Statens vegvesen deltar i dette arbeidet, og vil bidra til at kravene også fungerer under nordiske forhold. Samtidig arbeides det for å legge til rette for størst mulig overgang til nullutslippsteknologi.

Statens vegvesen arbeider med å utrede hvilke særlige utfordringer Norge har på grunn av utslipp fra kjøretøyer. Det vil være spesielt fokus på nye europeiske utslippskrav og ny teknologi som fases inn i bilparken.

## 3.4. Forskning og utvikling

Rammen til FoU er på om lag 650 mill. kr i perioden 2018–2023, samme nivå som i 2017. FoU-midlene har tidligere ligget både under post 30 og post 23.3, men er fra 2018 slått sammen og lagt på post 23.3. Rammen er lagt flatt gjennom perioden.

Forskning og utvikling (FoU) skal bidra til at etaten møter dagens og framtidens utfordringer med bedre og mer effektive løsninger. FoU bidrar til en kontinuerlig utvikling av etatens ansvarsområder og nasjonale fagmiljøer, og gir et potensial for gevinst, både samfunnsøkonomisk og i rene besparelser for etaten. FoU er også et viktig virkemiddel for å sikre faglig oppdatering og faglig støtte av ansatte.

Målene i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* og virksomhetsstrategien gir føringer for bruk av FoU-midlene og innretning av FoU-virksomheten. Det legges stor vekt på gevinst innenfor etatens kjerneoppgaver. FoU-aktivitetene foregår gjennom egendrevet FoU og FoU-prosjekter hvor etaten er en aktiv partner i samarbeid med andre. Tabell 3.3 viser FoU-aktiviteter i perioden. Deler av FoU-midlene mot slutten av perioden er foreløpig ikke disponert, men skal bidra til å nå målene i virksomhetsstrategien.

### Egendrevet FoU

Egendrevet FoU ledes av Statens vegvesen og utføres enten i større FoU-programmer eller i mindre FoU-prosjekter. Arbeidet settes ut til universiteter, forskningsinstitutter eller rådgivningsbransjen, eller utføres internt i etaten. Tema for FoU-programmene er forankret i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, og er for en stor del knyttet til behovet for kunnskap innenfor alle etatens oppgaver. Statens vegvesen har også et sektoransvar for at det utvikles ny kunnskap innen etatens fagfelt, og skal bidra til faglig kvalitet og rekruttering til sektoren.

### FoU-samarbeid ledet av andre

Tverretattlig FoU-samarbeid nasjonalt har som mål å øke den totale forskningsinnsatsen innenfor samferdsel og å utnytte tilgjengelige ressurser best mulig. Aktiv deltagelse i Forskningsrådets programmer gir et stort utbytte for etaten og tilgang til et stort kunnskapsnettverk. Et eksempel er to forskningssentre for miljøvennlig energi (FME), hvor det i perioden 2017–2024 vil foregå forskning på alternative energikilder til bruk i transportsektoren. Den nye ordningen Pilot-T skal være en konkurransearena hvor et bredt sett med aktører kan prøve ut nye løsninger i praksis.

Internasjonalt forskningssamarbeid styrker kompetansen i etaten og hos norske forskere som engasjeres i arbeidet. Det gir mulighet for å ta opp faglige problemstillinger i en bredde som Statens vegvesen alene ikke vil ha mulighet til, og for å ligge i forkant av utviklingen. Rammeprogrammene til EU utgjør det mest omfattende internasjonale FoU-samarbeidet. I tillegg pågår FoU gjennom internasjonale organisasjoner som FEHRL, CEDR, ERTRAC, OECD/JTRC, og NordFoU.

### Annen FoU og innovasjon

Det gjennomføres FoU og innovasjon i regi av de enkelte vegprosjekter, spesielt Ferjefri E39. Videre deltar etaten i Prosjekt Norge, som er et forskningsbasert samarbeid med norsk næringsliv og forvaltning. I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* forutsettes det at etaten deltar aktivt i internasjonalt samarbeid for å sikre at standarder som utvikles tar høyde for norske forhold og at norsk regelverk tilpasses internasjonale standarder. Standardisering av ny teknologi bør være felles mellom land for en effektiv utrulling og oppskalering av løsninger. Se for øvrig kapittel 15 om ITS. Statens vegvesen vil i samarbeid med anleggsbransjen og næringslivet generelt stimulere til innovasjon. Etatens innovasjonsarbeid skal videreføres i 2018.

Tabell 3.3. FoU-aktivitet i Statens vegvesen i perioden 2018–2023. Prosjektene er sortert i henhold til målene i etatens virksomhetsstrategi. Deler av FoU-midlene mot slutten av perioden er ikke disponert.

Tilrettelegge for framtidens transportsystem	Være en profesjonell vegutvikler og vegholder	Bidra til trygge trafikanter og sikre kjøretøyer	Fremme bærekraft og redusere klimagassutslipp	Styrke vår gjennomføringsevne
<b>Pågående FoU-programmer (til og med 2021)</b>				
Transportmiddel-fordeling i by. Trafikkteknikk. Planlegging i fremtiden. Bylogistikk.	Drift/vedlikehold av gang- og sykkelveger. Bruvedlikehold. Sikkerhet i vegtunneler. Vegutforming.			
<b>Forprosjekter (2017)</b>				
Automatiserte transportere. Håndtering av natur- og skredfare.	Framtidens vegteknologi. Risikobasert forvaltning av vegsystemet. Handlingsprogram for vinterdrift.	Automatisert kjøring.	Kostnadseffektive støyttiltak.	
<b>Internasjonal FoU</b>				
CEDR–Climate change Mobility & ITS EU- og FEHRL-prosjekter. ITS og automatisering. Pilotprosjektet ITS Aurora Boralis	NordFOU–drift, vedlikehold og vegteknologi. CEDR–Asset management and maintenance Infravation (FEHRL). Diverse infrastruktur-prosjekter gjennom FEHRL.	CEDR Freight and Logistics in a Multi-modal Context. EU- og FEHRL-prosjekter om ITS.	NordFOU–miljø og energi. CEDR–Water quality Biodiversity and invasive species.	CEDR–Asset information using BIM.
<b>Prioritering av tema for Nasjonal transportplan/tverretattlig samarbeid</b>				
1) Teknologi og ITS. 2) Transportanalyse og metodeutvikling. 3) Miljø og klimatilpasning (inkl. skred). 4) Sikkerhet og beredskap.	Samarbeid med BaneNOR og Nye Veier.			5) Effektivisering av planlegging og gjennomføring av prosjekter.
<b>Forskningsrådet, Innovasjon Norge, Enova (pågår til dels i hele perioden)</b>				
Automatiserte transportere. Pilot-T.	FoU på betong. Geoteknikk. Gjenbruk av gravemasser og lokal stein.	Modellering av materialer i blant annet rekkverk, biler og bruer.	Alternative drivstoffer. Elektrifisering av tungtransport. Virkemidler og effekt av elektrifisering av bilparken.	

### 3.5. Norsk vegmuseum

Rammen til Norsk vegmuseum på post 23.4 er på 250 mill. kr. Her inngår 25 mill. kr i 2018 og 10 mill. kr i 2019 til å ferdigstille sammenslåingen av vegmuseet med Kjøretøyteknisk museum. Videre inngår midler til drift av museet og noe regional virksomhet.

Norsk vegmuseum skal bevare, forske på og formidle minner om veger og vegtrafikk. Museet har et nasjonalt ansvar, og forvalter materielle og immaterielle kulturminner knyttet til veg- og transportsektoren. Veghistorien presenteres gjennom 2 000 m<sup>2</sup> innendørs utstillinger og et friluftsmuseum på ca. 300 mål. Utstillingene reflekterer vegen og vegtrafikkens betydning for utviklingen av samfunnet. Museet vektlegger også presentasjon av utviklingen innenfor anleggs- og maskinteknologi i vegsektoren, og Norsk fjellsprengningsmuseum er en integrert del av museet. Trafikksikkerhetscenteret er også lokalisert til Norsk vegmuseum. I samarbeid med Trygg Trafikk tilbyr museet et undervisningsopplegg hvor 2500 skoleelever årlig gjennomgår opplæring i grunnleggende trafikksikkerhetsprinsipper.

Gjennom Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner har Norsk vegmuseum fagansvar for historiske veger ute av ordinær drift. Museet koordinerer også etatens regionale arbeid med å ta vare på egne kulturminner. Årlig holdes det flere nasjonale og internasjonale fagseminarer, og det publiseres årbøker, artikler og veghistoriske bøker.

I statsbudsjettet for 2016 la regjeringen opp til en konsolidering mellom Norsk kjøretøyhistorisk museum og Norsk vegmuseum, for å legge til rette for et sterkt faglig nasjonalt museumsmiljø for veg og kjøretøy. Det nye museet vil bli et riksanlegg for ivaretagelse av kulturarven knyttet til kjøretøyer og åpner våren 2019 på tomten til Norsk vegmuseum. Sammenslåingen vil bidra til større variasjon i og kvalitet på tilbudet til publikum og en mer helhetlig formidling av samferdselssektoren. Samtidig vil viktig kulturarv være sikret god forvaltning og forutsigbarhet. Samlinger og utstillinger vil speile et representativt utvalg av norsk kjøretøyhistorie og etatens rolle som forvaltningsorgan gjennom 90 år.

### 3.6. Drift av riksvegnettet

Det er lagt til grunn en ramme på om lag 23,8 mrd. kr til drift av riksveg i perioden 2018–2023. Det er lagt til grunn en gradvis økning i rammen i perioden 2018–2023, blant annet som følge av nye veganlegg og økt trafikk.

Drift av vegnettet omfatter alle oppgaver og rutiner som er nødvendig for at vegnettet skal fungere godt for trafikantenes daglige bruk og for å holde god miljøstandard. Dette er aktiviteter som brøyting, strøing med salt og sand, vegoppmerking, vask og renhold, fornying av skilt, skjøtsel av grøntarealer, trafikkstyring, trafikantinformasjon med mer.

Statens vegvesen inngår driftskontrakter innenfor geografiske områder for mesteparten av driften. Driftskontraktene omfatter daglig drift på riksveg, inklusive fortau og gang- og sykkelveger. Det inngås også kontrakter for drift av elektriske anlegg og andre spesialkontrakter knyttet til tunnelutstyr, vegbelysning og vegoppmerking.

### Utfordringer

Driftskontraktene er innrettet slik at kravene i Håndbok R610 «Standard for drift og vedlikehold av riksveger» følges. Kontraktene har stor spennvidde i oppgavene, som skal utføres i forskjellige geografiske områder. Områdene er svært ulike, fra byer til høyfjell, og har varierende klima. Kravene i driftskontraktene er strenge med hensyn til å håndtere ulike forhold, særlig vinterforhold.

Driftskontraktene er mengderegulert for vinterdriftsoppgaver, slik at Statens vegvesen bærer det meste av risikoen ved varierende værforhold. Dette betyr at ved lave vintermengder kan noen av driftsmidlene omdisponeres til vedlikehold, mens ved harde vintre må planlagt vedlikehold utsettes til etterfølgende år for å dekke opp mengdekostnader utover normalvinter. Dette reguleres på kontraktsnivå, så det er kun ved unormalt vintervær over store deler av landet, at dette gir vesentlig omdisponering mellom drift og vedlikehold.

Riksvegnettet har et betydelig forfall. Forfallet medfører høyere kostnader til drift enn hvis vegnettet hadde en tilfredsstillende standard, blant annet fordi spor og ujevnheter gjør det vanskeligere å holde vegene frie for snø og is. Teleutsatte veger med dårlige grøfter og stikkrenner krever også økt driftsinnsats for å opprettholde framkommeligheten og trafiksikkerheten. Forfallet bidrar dessuten til redusert framkommelighet og trafiksikkerhet, fordi standarden på vegnettet ikke kan oppfylles som bestemt i retningslinjene. Nye driftskontrakter får en økning i arbeidsomfang på grunn av at det har blitt en større andel veger med midtrekkverk, firefelts veger, tunneler, og rasteplasser.

### Prioriteringer

Midler til drift vil i perioden 2018–2023 prioriteres slik at standarden for drift og vedlikehold av riksveger oppfylles.

Målet for driften er at alle trafikantgrupper, inkludert gående og syklende, skal tilbys sikker og pålitelig framkommelighet hele året, samtidig som natur og miljøforhold langs vegene ivaretas. Tiltak som ivaretar trafiksikkerheten prioriteres. Dette gjelder spesielt vinterdriften, der brøyting og strøing med salt og sand er de viktigste oppgavene. Strekninger med mange og alvorlige ulykker vil bli fulgt opp spesielt. Samtidig prioriteres driftsoppgaver som har direkte konsekvenser for framkommeligheten, med særlig fokus på å legge til rette for forutsigbar transport for næringslivet,.

Saltforbruk og annen avrenning skal tilpasses slik at vesentlige miljøkvaliteter og hensyn til drikkevann opprettholdes. Dette innebærer blant annet at forbruket av salt skal være på et lavest mulig nivå i områder med verdifull, sårbar vegetasjon eller sårbare innsjøer, renseløsninger for tunnelvaskevann og avrenning fra vegen skal fungere som forutsatt, og



bruk av skadelige kjemikalier skal reduseres. Samtidig må kravene til friksjon ivaretas av hensyn til trafikksikkerheten og framkommeligheten. Det kan være utfordrende å oppfylle alle målene under krevende værforhold.



Foto: Knut Opeide

Det arbeides kontinuerlig med forbedringer av driftskontraktene. I 2012 ble det gjennomført en ekstern utredning av byggherrevirksomheten med vekt på marked og videreutvikling av kontraktene. Noen av forslagene til forbedringer ble tatt inn i konkurransegrunnlagene for 2013. Det har siden den gang blitt gjort ytterligere endringer for å klargjøre kontraktene etter dialog med bransjeorganisasjonene Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg og Maskinentreprenørenes forbund. Det arbeides på samme måte med utvikling av elektrokontrakter og andre spesialkontrakter.

#### **Byggherrekostnader innenfor drift**

Byggherrekostnadene omfatter blant annet planlegging av tiltak, utarbeidelse av konkurransegrunnlag, innhenting og behandling av tilbud, kontraktsinngåelse, oppfølging og kontroll av entreprenørens leveranser, ivareta byggherrens HMS-ansvar med mer. Fra 2018 føres også byggherrekostnader knyttet til drift av fylkesveg på post 23.6.

### 3.7. Vedlikehold av riksvegnettet

Det er lagt til grunn en ramme på om lag 23,3 mrd. kr til vedlikehold i perioden 2018–2023. Rammene øker noe gjennom perioden på grunn av hensyn til trafikkvekst og nye veganlegg. En del større vedlikeholdstiltak er konkretisert i oversiktene i kapittel 18.

Vedlikehold av vegnettet består av tiltak for å ta vare på den fysiske infrastrukturen. Dette innebærer tiltak for å opprettholde standarden på vegdekker og vegfundament, grøfter, bruer, tunneler, støyskjermer, kulverter og andre tekniske anlegg. Målet med vedlikeholdstiltak er at tilstanden og kvaliteten på vegnettet skal opprettholdes, både med hensyn til funksjon og sikkerhetsnivå, i tråd med fastsatte kvalitetskrav. I kapittel 18 er det gitt en rutevis oversikt over større vedlikeholdstiltak. Dette er for en stor del tiltak på bruer og i tunneler, i tillegg til støyskjermer, rensebassenger, stikkrenner, drencsystemer, kulverter, murer og annet. Det vil i 2018–2023 bli gjort en løpende vurdering av prioritering av de ulike vedlikeholdstiltakene.

#### Utfordringer

Det er store utfordringer innen vedlikehold og behovene for midler er store. I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* forutsettes det at midlene til vedlikehold skal trappes opp gjennom hele perioden. Dette gjelder også i perioden 2018–2023, hvor det er for lite midler til å dekke alt behov til vedlikehold i første del av perioden. Det er særlig utfordrende i 2018, hvor rammen til vedlikehold er om lag 23 prosent lavere enn gjennomsnittet for de påfølgende fem årene.

På tross av økning i økonomiske rammer til vedlikehold og fornying de senere årene, er det fortsatt et betydelig vedlikeholdsetterslep og behov for fornying av riksvegnettet. Statens vegvesen har anslått et behov på 30–50 mrd. kroner til å utbedre forfall med tilhørende oppgraderinger på riksvegnettet. Forfallet på vegnettet medfører økt sannsynlighet for at det skjer uforutsette hendelser og at det oppstår perioder med redusert fremkommelighet. Det medfører økt behov for større akutte tiltak på viktige deler av vegnettet som blant annet dreneringsanlegg, tunneler og bruer. I tillegg medfører det økt behov for inspeksjoner og risikovurdeinger på vegnettet, for å sikre at trafiksikkerhet og framkommelighet opprettholdes. Slike vurderinger vil kunne avdekke nye behov for avbøtende tiltak, mer omfattende driftstiltak og beredskap. Skadeutviklingen vil føre til økte kostnader på sikt, fordi reparasjonene vil bli mer omfattende jo lenger det ventes med å utføre disse. Det er svært vanskelig å forutse hvilken tilstandsutvikling en kan forvente og framtidig behov for tiltak for alle typer vegobjekter.

De økonomiske rammene til vedlikehold og fornying er samlet sett vurdert å være nok til å gi reduksjon i vedlikeholdsetterslepet i løpet av perioden 2018–2023. Redusert etterslep skyldes først og fremst utbedring av tunneler for å tilfredsstille forskriftsfestede krav, og hvor det samtidig gjennomføres nødvendig vedlikehold og fornying. De planlagte tunnelutbedringene krever betydelige midler i perioden, som delvis er forutsatt finansiert med vedlikeholdsmidler. Det vil derfor ikke være mulig å hindre økning i

vedlikeholdsetterslepet for enkelte andre vegobjekter innenfor de gitte økonomiske rammene.

### Prioriteringer

Innen vedlikehold prioriteres å:

1. Rette opp skader som kan føre til at vegen blir akutt trafikkfarlig eller at framkommeligheten reduseres vesentlig
2. Rette opp skader og slitasje som kan føre til konsekvenser for trafiksikkerhet og framkommelighet
3. Rette opp skader som kan være starten på en akselererende skadeutvikling der kostnadene kan bli store dersom ingenting gjøres
4. Gjennomføre tiltak som forlenger levetid og reduserer framtidige vedlikeholdskostnader slik at nåverdien av vedlikeholdskostnader blir lavere.

Statens vegvesen har fulgt denne prioriteringen i mange år, og i perioder med lave vedlikeholdsrammer har manglende midler ført til økende og fordyrende forfall både for store konstruksjoner som tunnel og bru samt for andre vegobjekter som dreneringsanlegg, vegutstyr og miljøtiltak.

I praksis kan det være vanskelig å forholde seg til en slik generell prioritering, og det må derfor utøves et godt faglig skjønn ved planlegging og prioritering av vedlikeholdstiltak. Ved fordeling av midler kan det også legges vekt på samordning av tiltak over lengre strekninger. Klimaendringene innebærer behov for høyere prioritering av vedlikehold av dreneringstiltak på grøfter, kummer og rør.

### Tunneler

En stor del av tunnelene på riksvegnettet er mer enn 20–40 år gamle. Det har siden 1985 blitt bygget flere lange tunneler med mye teknisk utstyr og høy trafikk. Statens vegvesen har erfart at levetiden til det tekniske utstyret tidligere har vært overvurdert. Dette medfører store og økende kostnader til reparasjon og vedlikehold.

Statens vegvesen gjennomfører systematiske inspeksjoner av tunneler og bruer for at vedlikeholdet skal bli gjort til rett tid. Dette sikrer at skader blir oppdaget, overvåket eller rettet, slik at alvorlige hendelser ikke oppstår. I tillegg til det pågående arbeidet for å sørge for at tunnelene innfrir kravene i tunnelsikkerhetsforskriften, er det et stort behov knyttet til etterslep.

### Drenering

Vann er vegens største fiende. God drenering er avgjørende for vegens bæreevne og tilstandsutvikling, og for å lede vann sikkert gjennom vegen. Mangler eller skader på dreneringsanlegg kan gi akselerert nedbryting av vegkroppen, behov for hyppig dekkevedlikehold og økt sannsynlighet for større skader og brudd på vegen. Dette gjelder spesielt manglende grøfting og utskifting av stikkrenner som er for små eller har for liten

kapasitet på grunn av skader. Vegfundamentets bæreevne er avhengig av at det holdes fritt for vann. Tiltak på drencsystemet kan også være nødvendig for å ivareta vannforskriftens krav om at fisken skal vandre i elver og bekker under vegen, og flere av rensebassengene langs vegnettet har behov for vedlikehold. Klimaendringene vil også ha innvirkning på behovet for tiltak på dreneringssystemet.

Nødvendige tiltak på blant annet grøfter, kummer og rør skal sees i sammenheng med behov for mer robuste dreneringsanlegg, vedlikehold av vegdekke. Dette vil bidra til å forlenge levetiden for vegdekkene.



Asfaltering av E6 ved Trondheim. Foto: Knut Opeide

### Vegdekker

Forfallet på vegdekkene har blitt noe redusert i perioden 2014–2017, men det eksisterer fortsatt et vedlikeholdsetterslep. Spor- og jevnhetsmålinger viser at det har vært en positiv tilstandsutvikling for vegdekkene i 2014, 2015 og 2016. Dype spor og ujevn vegbane kan få negative konsekvenser for trafiksikkerhet og framkommelighet. Forfall på drencsystemet og manglende bæreevne fører til for kort dekkelevetid på deler av vegnettet.

De vegene som er eldre enn 20–30 år er bygget med lavere kvalitetskrav til oppbygging av vegkropp enn kravene i dagens vegnormal. Dette kombinert med økende tungtrafikk, og ikke minst oppheving av aksellastrestriksjoner i teleløsningsperioden som ble gjennomført på 1990-tallet, har gitt økende nedbryting av bæreevnen på disse vegene. De må

dekkelegges ofte for å sikre trafiksikkerhet og framkommelighet, og burde vært forsterket for å tåle den økte påkjenningen og oppnå normal dekkelevetid.

Midler til vedlikehold av vegdekker prioriteres høyt i perioden 2018–2023, og er forutsatt å være tilstrekkelig til å stanse videre vekst i forfallet. Deler av midlene vil bli brukt til forberedende arbeid med utbedring av drencsystemet når dette er nødvendig for å oppnå god effekt av dekkeleggingen.

### **Vegutstyr og miljøtiltak**

Vegutstyret og miljøtiltakene omfatter blant annet skilt, rekkverk, oppmerking, murer, belysning, signalanlegg, stabilitetssikring, støyskjermer, faunapassasjer, rasteplasser, grøntarealer og skråninger. Vedlikehold av vegutstyr er viktig av hensyn til trafiksikkerhet, framkommelighet og miljø. Vedlikeholdet skal sikre at eksisterende miljøkvaliteter opprettholdes og at juridiske miljøkrav oppfylles.

### **Bruer og ferjekaier**

Tilstandsutviklingen for bruer og ferjekaier har vært negativ over en lang periode, og det er behov for å øke innsatsen. Mange av bruene på riksvegnettet ble bygget på 1960- og 1970-tallet. Disse har nådd en levealder hvor det er behov for omfattende vedlikehold og fornying for å opprettholde bæreevne og trafiksikkerhet. Vedlikehold av ferjekaier, herunder oppretting av skader etter uforutsette hendelser, er viktig for å ivareta regulariteten i ferjedriften. Store deler av midlene til vedlikehold av bruer og ferjekaier må benyttes til akutte tiltak, noe som gir redusert mulighet for forebyggende tiltak. Forebyggende vedlikehold gir reduserte vedlikeholdskostnader og redusert risiko for trafikanter. Større utbedringstiltak og utskifting av bruer finansieres over investeringspostene.

### **Byggherrekostnader innenfor vedlikehold**

Byggherrekostnadene omfatter blant annet planlegging av tiltak, utarbeidelse av konkurransegrunnlag, innhenting og behandling av tilbud, kontraktsinngåelse, oppfølging og kontroll av entreprenørens leveranser, ivareta byggherrens HMS-ansvar med mer. Fra 2018 føres også byggherrekostnader knyttet til vedlikehold av fylkesveg på post 23.7.

## 4. Vederlag til OPS-prosjekter

### Økonomiske rammer

Tabell 4.1. Økonomisk ramme til vederlag til OPS-prosjekter. Mill. 2018-kr.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018–2023
Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter	989	1 250	1 990	2 790	3 880	3 870	14 769

Tre nye OPS-prosjekter forutsettes gjennomført eller startet opp i perioden 2018–2023:

1. Rv 3/25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet i Hedmark omfatter bygging av 15 km firefelts motorveg og ca. ti km to- og trefelts veg, med ca. 30 brukonstruksjoner. Her pågår konkurransen om OPS-kontrakten, og forventet kontraktsinngåelse og byggestart er våren 2018.
2. Rv 555 Sotrasambandet i Hordaland omfatter bygging av ni km firefelts motorveg, ny 875 meter lang Sotrabru og fire andre brukonstruksjoner med en total lengde på 550 m. Prosjektet omfatter i tillegg ca. seks km tunnel. Det pågår ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. Det forventes stortingsvedtak høsten 2017 eller vinteren 2018 og byggestart i 2019.
3. E10/rv 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland og Troms omfatter ca. 80 km ny veg med ca. 30 km tunnel. Utarbeidelse av OPS-modell og styringsdokumenter for prosjektet pågår. Det arbeides med sikte på stortingsvedtak i 2019 og byggestart i 2021.

Følgende OPS-prosjekter er gjennomført og inne i driftsperioden i OPS-kontraktene:

1. E39 på strekningen Klett – Orkanger i Sør-Trøndelag. Vegstrekningen er 27 km lang. Prosjektet ble ferdig bygd i 2005, og driftsperioden i OPS-kontrakten varer fram til 2030.
2. E39 på strekningen Lyngdal – Flekkefjord i Aust-Agder. Vegstrekningen er 38 km lang. Prosjektet ble ferdig bygd i 2006, og driftsperioden i OPS-kontrakten varer fram til 2031.
3. E18 på strekningen mellom Grimstad og Kristiansand i Aust- og Vest-Agder. Prosjektet omfatter 38 km med firefelts motorveg. Prosjektet ble ferdig bygd i 2009, og driftsperioden i OPS-kontrakten varer fram til 2034.

## 5. Riksveginvesteringer

### 5.1. Økonomiske rammer

Tabell 5.1. Økonomisk ramme til riksveginvesteringer. Mill. 2018-kr.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018- 2023
Post 30.1 Store prosjekter	8 287	7 250	6 200	6 650	6 500	7 270	42 157
Post 30.x Byvekstatalene	300	1 100	2 310	2 310	2 310	2 310	10 640
Post 30.4 Programområdene	1 585	1 890	2 057	2 900	3 293	3 600	15 325
<i>Utbedringstiltak inkl. utbedrings-strekninger</i>	618	1 058	1 190	1 635	1 994	1 813	8 308
<i>Tilrettelegging for gående og syklende</i>	235	203	194	342	240	489	1 714
<i>Trafikksikkerhets-tiltak</i>	497	445	497	618	759	841	3 657
<i>Miljøtiltak</i>	60	66	58	87	84	178	529
<i>Kollektivtrafikktiltak og universell utforming</i>	75	67	62	137	170	227	738
<i>Servicetiltak</i>	100	51	46	81	48	54	379
Post 30.5 Nasjonale turistveger	180	170	170	170	150	140	980
Post 30.6 Fornyng (drenering, vegfundament/dekke, vegutstyr, bru/kai og Helgeland sør)	186	379	460	320	350	245	1 940
Post 30.6* Fornyng - Tunnelutbedring - fordeles i hht gjennomføringsplan	2 106	1 778	1 576	1 102	759	945	8 266
Post 30.7 Planlegging	1 020	942	915	1 022	988	987	5 873
Post 30.8 grunnerverv	69	148	185	118	212	363	1 095
Post 30.9 Ikke rutefordelte midler	441	410	370	330	290	249	2 090
<b>Sum post 30</b>	<b>14 173</b>	<b>14 067</b>	<b>14 244</b>	<b>14 923</b>	<b>14 851</b>	<b>16 109</b>	<b>88 367</b>

\*Rammen til post 30.6 fornyng vil ikke bli delt i de årlige statsbudsjettene.

I forhold til rammene for 2018–2023 i Nasjonal transportplan 2018–2029 er det flyttet 1 480 mill. kr fra post 72 til post 30.4.

Tabell 5.2. Fordeling av økonomisk ramme for riksveginvesteringer fordelt på korridor/rute i perioden 2018–2023. Mill. 2018–kr.

Korridor/rute	Statlige midler	Annen finansiering
<b>1. Oslo – Svinesund/Kornsjø</b> E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger	2 388	9
<b>2. Oslo – Ørje/Magnor</b> E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo E16 Riksgrensen/Riksåsen – Hønefoss og rv 35 Hønefoss – Hokksund med tilknytninger	2 246 1 583	2 098 1 550
<b>3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger</b> E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger	10 478	13 489
<b>4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim</b> E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger E39 Ålesund – Trondheim Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsandal – Voss – Hella – Sogndal	12 767 3 507 1 386	10 220 820 55
<b>5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø</b> E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger Rv 7 Hønefoss – Bu og rv 52 Gol – Borlaug E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger	6 138 1 275 5 816	2 855 0 3 161
<b>6. Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund</b> E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger Rv 3 Kolomoen – Ulsberg Rv 15 Otta – Måløy E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger Rv 70 Oppdal – Kristiansund	6 324 1 456 448 2 418 535	2 618 0 0 1 180 750
<b>7. Trondheim – Bodø med armer mot Sverige</b> E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger	6 028	1 434
<b>8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland</b> E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger	5 412 3 488	820 316
<b>Sum rutefordelte midler</b>	<b>73 693</b>	<b>41 375</b>
Bymiljø- og byvekstvtaler	10 640	
Nasjonale turistveger	980	
Ikke rutefordelte midler	2 090	
<b>Sum post 30</b>	<b>89 699</b>	<b>41 375</b>

## 5.2. Store prosjekter

Det er lagt til grunn om lag 42 mrd. kr i statlige midler til store prosjekter i perioden 2018–2023. I tillegg er det lagt til grunn om lag 39 mrd. kr i annen finansiering, som i all hovedsak er bompenger.



Prioriteringene i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* følges opp. I tillegg er det lagt til grunn bompenger til framskyndet anleggsstart for enkelte prosjekter, jf. blant annet flertallsmerknader fra transport- og kommunikasjonskomitéen i forbindelse med behandlingen av transportplanen.

I løpet av perioden 2018–2023 vil flere store prosjekter med kostnadsoverslag over 500 mill. kr bli åpnet for trafikk eller startet opp/videreført, jf. tabell 5.3. Det vises til nærmere omtale i kapittel 18.

Tabell 5.3. Store prosjekter knyttet til riksveginvesteringer på post 30 med kostnad over 500 mill. kr som henholdsvis åpner for trafikk og starter opp i perioden 2018–2023. Mill. 2018-kr.

<b>Prosjekter &gt; 500 mill. kr</b>	<b>Korridor</b>	<b>Fylke</b>
<b>Åpnes for trafikk i 2018–2023</b>		
Rv 110 Ørebekk – Simo	1	Østfold
E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum	2	Buskerud/Oppland
E18 Bommestad – Sky	3	Vestfold
E18 Varoddbrua	3	Vest-Agder
E39 Eiganestunnelen	3	Rogaland
Rv 23 Dagslett – Linnes	3	Buskerud
Rv 282 Holmenbrua	3	Buskerud
E39 Svegatjørn – Rådal	4	Hordaland
E39 Bjørset – Skei	4	Sogn og Fjordane
E39 Betna – Vinjeøra – Stormyra	4	Møre og Romsdal
E39 Lønset – Hjelset	4	Møre og Romsdal
E134 Damåsen – Saggrenda	5	Buskerud
E134 Gvammen – Århus	5	Telemark
Rv 13 Ryfast	5	Rogaland
Rv 36 Skyggestein – Skjelbredstrand	5	Telemark
E16 Sandvika – Wøyen	5	Akershus
E16 Bjørum – Skaret	5	Akershus og Buskerud
E16 Bagn – Bjørgo	5	Oppland
E6 Vindåsliene – Korporalsbrua	6	Sør-Trøndelag
E6 Jaktøya – Klett – Sentervegen	6	Sør-Trøndelag
Rv 4 Roa – Gran grense, inkl Jaren – Amundrud – Lygnebakken	6	Oppland
E136 Stuguflaten – Rødstøl, krabbefelt	6	Møre og Romsdal
E6 Helgeland sør inkl. Kappskarmo – Brattåsen – Lien	7	Nordland
E6 Helgeland nord	7	Nordland
Rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset	7	Nordland
E6 Hålogalandsbrua	8	Nordland
E6 Tana bru	8	Finnmark
E6 Kvænanngsfjellet	8	Finnmark
<b>Anleggsstart i 2018–2023</b>		

E18 Retvet – Vinterbro	2	Akershus
Rv 23 Oslofjordforbindelsen, trinn 2	3	Akershus og Buskerud
E18 Lysaker – Strand – Ramstadsletta	3	Akershus
E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen	3	Vest–Agder
E39 Ålgård – Hove	3	Rogaland
E39 Smiene – Harestad	3	Rogaland
E39 Rogfast	4	Rogaland
E39 Myrmel–Lunde	4	Sogn og Fjordane
E134 Røldal – Seljestad	5	Hordaland
E16 Skaret – Hønefoss	5	Buskerud
E16 Stanghelle – Arna	5	Hordaland
E6 Ringebu–Otta, strekningen Sjoa–Otta	6	Oppland
Rv 706 Nydaldbrua med tilknytninger	6	Sør–Trøndelag
E136 Flatmark – Monge – Marstein	6	Møre og Romsdal
E136 Breivika – Lerstad	6	Møre og Romsdal
E6 Megården – Mørsvikbotn	8	Nordland
E8 Sørbotn – Laukslett	8	Troms

### Utbedret og ferjefri E39

Regjeringen har som langsiktig mål å bygge ut E39 mellom Kristiansand og Trondheim til ferjefri standard. Strekningen er om lag 1100 km lang, og har i dag sju ferjeforbindelser. I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* inngår en rekke investeringer som vil bidra til utbedret og ferjefri E39. Det gjelder blant annet prosjekter knyttet til å øke standarden, redusere reisetiden og bedre trafikksikkerheten, samt avanserte kryssinger av brede og dype fjorder.

Utviklingen har nå kommet så langt at det er teknisk mulig å krysse samtlige fjorder, men de estimerte kostnadene er høye. Det er derfor behov for se på hvordan vi best kan utnytte ny kunnskap, ivareta sikkerhet og samtidig være kostnadseffektive. Statens vegvesen arbeider med en revidert framdriftsplan for Ferjefri E39 for å optimalisere ressursbruk og kostnader, i henhold til Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Etaten har inngått avtaler med flere universiteter om PhD-oppgaver, PostDoc og professorater. Samarbeidet har blant annet bidratt til ytterligere teknologisk utvikling og til å redusere kostnadsoverslagene betydelig ved kryssing av Bjørnafjorden.

Av de store fjordkryssingene er E39 Rogfast, E39 Ådland–Svegatjørn (kryssing av Bjørnafjorden) og E39 Ålesund–Molde (Møreaksen) prioritert i *Nasjonal transportplan 2018–2029* av hensyn til planklarhet, samfunnsøkonomi og potensielle regionale effekter av å knytte bo- og arbeidsmarked nærmere sammen. E39 Ålesund–Molde og E39 Ådland–Svegatjørn ligger inne med oppstart i siste seksårsperiode, men forutsatt betydelige kostnadsreduksjoner kan det være aktuelt med anleggsstart med bompenger allerede i første seksårsperiode. Statens vegvesen er i gang med å vurdere mulige kostnadskutt.

På prosjektene langs E39 gjøres det en ekstra gjennomgang for å se på hvordan kostnadene kan reduseres, enten ved å endre løsninger i kryss, på gang- og sykkelveger etc., eller ved en trinnvis utbygging. Det er en forutsetning at endringene ikke går ut over sikkerheten til konstruksjonene.

### 5.3. Programområdene

Tiltak innenfor programområdene er målrettede tiltak innenfor disse områdene:

- Utbedringstiltak inkludert utbedringsstrekninger
- Tilrettelegging for gående og syklende
- Trafikksikkerhetstiltak
- Miljøtiltak
- Kollektivtransporttiltak og universell utforming
- Servicetiltak



Foto: Knut Opeide

Det er lagt til grunn om lag 15,3 mrd. kr i samlet ramme til programområdene i perioden 2018–2023. Det er lagt til grunn en tilnærmet lineær økning gjennom perioden 2018–2023, i overensstemmelse med retningslinjer fra Samferdselsdepartementet.

#### Utfordringer og prioriteringer

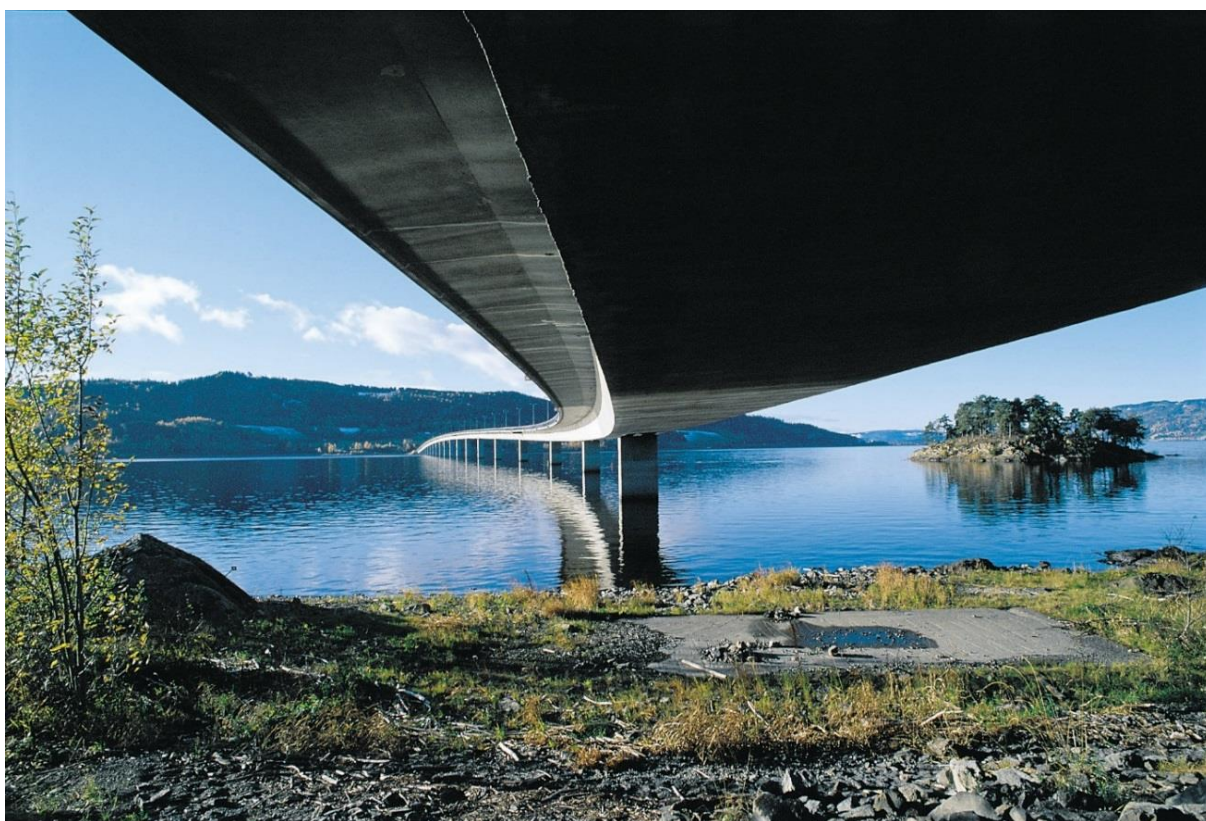
Rammen til programområder er gitt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. En forholdsvis stor andel av midlene er bundet i form av igangsatte tiltak, tiltak

for å innfri forskrifter og tiltak nødvendige for å innfri utslippskrav i ferjekontrakter, i tillegg til utbedringsstrekningene nevnt i stortingsmeldingen. Det er i tillegg et stort behov for tiltak innenfor programområdene, blant annet til utbedringer av bruer, tilrettelegging for modulvogntog, tilrettelegging for gående og syklende, tiltak mot utforkjøringsulykker og etablering av døgnhvileplasser. Ved prioriteringen av midler mellom ulike tiltak er tatt hensyn til det kartlagte behovet for tiltak og virkningen på målene i stortingsmeldingen.

Nedenfor er prioriteringer innenfor hvert programområde omtalt. I kapittel 18 er det gitt en rutevis oversikt over konkrete tiltak.

### Utbedringstiltak

Det er lagt til grunn om lag 8,3 mrd. kr i statlige midler til utbedringstiltak i perioden 2018–2023. I tillegg er det lagt til grunn om lag 850 mill. kr i annen finansiering. Av dette er om lag 4 mrd. kr knyttet til utbedringsstrekninger, som består av ulike typer programområdetiltak. Av de prioriterte tiltakene er om lag 1,4 mrd. kr knyttet til nødvendige tiltak på ferjekaiene for å kunne innfri miljøkravene i nye ferjekontrakter. Videre er det avsatt 400 mill. kr til tiltak for å åpne riksvegnettet for modulvogntog, jf. omtale i kapittel 14. Øvrige midler er fordelt mellom forsterkning av veg, rehabilitering av bruer, rehabilitering av vegutstyr og miljø og kurveutretting og halvparten av midlene til ITS-pilotene.



Mjøsbrua langs E6. Foto: Johan Brun

### *Utbedringsstrekninger – prosjektovmtale*

I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er det satt av midler til ni utbedringsstrekninger. Det er satt av om lag 3 630 mill. kr i statlige midler i tillegg til bompenger i 2018–2023 til å finansiere disse. I tillegg er det prioritert ytterligere fire utbedringsstrekninger med en samlet kostnad på om lag 385 mill. kr. For hver strekning har det vært en vurdering av hvilke tiltak som gir best nytte, for de fleste strekningene vil det derfor ikke være tiltak langs hele strekningen, men på utvalgte parseller av utbedringsstrekningene. Tiltakene som gjennomføres langs utbedringsstrekningene vil bidra til bedre framkommelighet, trafikksikkerhet, miljø og tilrettelegging for gående og syklende. For flere strekninger bør det ved senere revisjoner av Nasjonal transportplan vurderes videreføring av satsingen etter 2023.

### **Utbedringsstrekninger nevnt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* og Innst. S. 460 (2016–2017)**

#### *Korridor 3*

##### Rv 40 Øyakrysset

Det er satt av 30 mill. kr til utbedring av krysset. Utbedring må ses på i sammenheng med en eventuell framtidig bypakke for Larvik. Midlene utgjør statlig andel for tiltak for å bedre framkommeligheten til havnen.

##### Rv 41/451 Timenes – Kjevik

Det er satt av 350 mill. kr til utbedring av strekningen. Det legges opp til å prioritere utbedring til full standard på strekningen Timenes–Hamre, noe som forutsetter bompengebidrag. Det legges opp til utbygging til fire felt fra Timeneskrysset ved E18 og fram til Hamre. Det planlegges toløpstunnel gjennom Moneheia. Tiltaket vil blant annet gi kortere reisetid til Kjevik og betydelig forbedrede miljøforhold for boligområdet ved Hamresanden. Det er ikke funnet rom for midler til strekningen fra Hamre til Kjevik innenfor rammen av midler til utbedringer i handlingsprogramperioden.

#### *Korridor 4*

##### Rv 9 Setesdal

Det er i handlingsprogramperioden satt av om lag 300 mill. kr til utbedring av strekningen, i tillegg til 55 mill. kr i tilskuddsmidler. Midlene planlegges brukt til strekningene Bjørnarå–Optestøyl, Besteland S–Helle N, Rotemo–Lunden og Byklestøylane–Hoslemo (oppstart). Det legges opp til videreføring av den standarden som er bygget på Sandnes–Harstadberget, dvs. utvidelse til 7,5 meter bredde, forsterkning, utbedring av sideterreng og vegstandard dimensjonert for 80 km/t.

#### *Korridor 5*

##### E16 Fagernes – Øye

E16 mellom Fagernes og Øye har en relativt dårlig standard, mye randbebyggelse og blandet trafikk. Vegen er ulykkesbelastet og har dårlig framkommelighet på dager med stor utfart.

Flere delstrekninger mellom Fagernes og Øye inngår i en liste over de 20 pst. farligste strekningene i region øst.

Det er satt av 433 mill. kr til utbedring av strekningen. Delstrekningene Øylo–Ryfoss og Ryfoss–Hande prioriteres i perioden. Tiltakene innebærer breddeutvidelse til åtte meter inkludert skulder, forsterket midtoppmerking, kurveutbedring, forsterkning av bæreevne, nye stikkrenner og drenering, tiltak mot utforkjøring (rekkverk og sideterreng) og nytt dekke. Dette gir sammenhengende god standard på over 30 km av E16 fra Kvam i nord til Hande i sør. Det gjennomføres kurveutbedringer for flaskehalsene og de ulykkesutsatte punktene Reiensvingen, Røn og Ulnes nord. Disse kurveutbedringene ligger innenfor delstrekningen Hande–Strand.

Vedtatt KDP for E16 Fagernes sør–Fagernes nord, med tunnel gjennom Fagernes og bru over Neselva, er kostnadsberegnet til 650 mill. kr. Omkjøring Fagernes forutsetter imidlertid at E16 bygges ut videre nordover til en samlet kostnad på 3,2 mrd. kr, slik det ligger inne i KDP for E16 Fagernes–Hande. Statens vegvesen har ikke funnet rom for omkjøring rundt Fagernes innenfor rammene til utbedring.

#### Rv 7

Det er satt av 300 mill. kr til utbedring av strekningen. Strategien for utbedringen er å starte fra sør etter Ørgenvika. Det planlegges i første omgang å utbedre langs strekningen Miganberget–Kittelsvik, om lag ni km. Det legges opp til forsterkning og drenering, breddeutvidelse til ti meter med etablering av midtoppmerking og utbedring av sideterreng. Dette vil være en videreføring av samme standard som på strekningen Flå–Kjerringvika.

#### Rv 52

Det er satt av 506 mill. kr til utbedring av strekningen. I begynnelsen av perioden planlegges det tiltak på Skøyten bru inkludert Venåsbakken, samt utbedringstiltak på høg fjellsovergangen for å bedre framkommelighet, trafiksikkerhet og driftsforhold, særlig vinterstid. De resterende midlene planlegges å benyttes på tiltak gjennom Hemsedal sentrum. Statens vegvesen har ikke funnet rom for omkjøring rundt Hemsedal sentrum innenfor rammene til utbedring.

#### *Korridor 6*

##### Rv 3 Østerdalen

Store deler av strekningen har ikke tilfredsstillende standard. Det er smal veg, og to av fem høyest rangerte bruer til utskifting ligger på denne delen av rv 3, Tingstadbekken og Kiva bru. Strekningen har vesentlig redusert bæreevne som i kombinasjon med deformasjoner, fører til hyppigere behov for reasfaltering. Strekningen har også stikkrenner av stål fra 80-tallet, som er korrodert og delvis kollapset og har ført til setningsskader.

Det er satt av 600 mill. kr til utbedring av strekningen, i tillegg til 320 mill. kr over vedlikeholdsposten. Det prioriteres å utbedre strekningen Atna nord–Alvdal grense i sin helhet, mens strekningene Rendalen grense–Skurlaget Alvdal og Tunna bru–Lonåsen og Evenstad–Imsroa startes opp. Tiltakene gjelder forsterkning av bæreevnen, etablering av

forsterket midtoppmerking, kantforsterking, breddeutvidelse og trafikksikkerhetstiltak. Forfallet innhentes og det oppnås normal dekkelevetid. Det bygges ny Tunna bru.

#### *Korridor 7*

##### E6 Grong – Nordland grense

Det er satt av 360 mill. kr til utbedring langs strekningen. Midlene vil bli benyttet til strekningen Fjerdingen–Grøndalselv, som er om lag 12 km. Strekningen vil da få tilsvarende standard som strekningene i begge ender. Dette vil gi om lag 30 km veg med sammenhengende standard. Fjerdingelvbua skal bygges om. Trafikksikkerheten vil bli bedret gjennom avkjørselssaneringer og fjerning av ulykkespunkter. På om lag halvparten av strekningen vil vegen legges om i ny trasé.

#### *Korridor 8*

##### Rv 94 Skaidi – Hammerfest

Det er satt av 430 mill. kr statlige midler til utbedringstiltak på strekningen. For å finansiere utbedringene forutsettes det en kombinasjon av statlige midler med 300 mill. kr i bompenger, eventuelt annen finansiering. I tillegg er det forutsatt 20 mill. kr i statlige midler og 50 mill. kr i annen finansiering etter 2023. Deler av strekningen ligger i prosjektet rv 94 Hammerfest sentrum, forutsatt gjennomført i perioden 2024–2029. Arbeidet med å lage en finansieringsplan for utbedringsstrekningen må gjøres i samarbeid med Hammerfest kommune, og videre plan for rv 94 gjennom Hammerfest sentrum bør ses i sammenheng med dette.

Statens vegvesen mener at en utbedring av strekningen nærmest Hammerfest vil gi størst effekt, og prioriterer dermed tiltak på strekningen Akkarfjord–Saragammen–Rypefjord–Jansvannet med en samlet lengde på 4,8 km. Strekningen har dårlig kurvatur, partier med sterk stigning og delvis smal vegbredde. Det er to skredpunkter med høy skredfaktor på strekningen. Strekningen er prioritert ut fra hensynet til framkommelighet for tungtrafikken.

Tiltakene på strekningen vil være utbedring av dagens veg mellom Akkarfjord og Saragammen, ny tunnel mellom Saragammen og Rypefjord, etablering av ny adkomst til Polarbase samt utbedring/ny veg gjennom tettstedet Rypefjord. Det vil bli etablert gang- og sykkelveg/fortau på det meste av strekningen. Tiltakene vil eliminere flaskehalsene for tungtrafikken og gi Polarbase en mer hensiktsmessig atkomst. Tiltakene innebærer også en forbedring av trafikksikkerheten og forholdene for myke trafikanter gjennom Rypefjord. Tiltakene vil gi en innkorting av dagens veg på ca 570 meter. Det vil gjenstå behov for utbedring av de resterende delene av rv 94 Skaidi – Hammerfest, og dette må vurderes i forbindelse med neste revisjon av Nasjonal transportplan.

**Utbedringsstrekninger utover dem som er nevnt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* og Innst. S. 460 (2016–2017)**

#### *Korridor 4*

##### E39 Harangen–Bårdshaug

Det er satt av 100 mill. kr til utbedringstiltak på strekningen. Strekningen har fått dobbelt så stor trafikk etter omlegging av E39 ved åpning av E39 Høgkjølen–Harangen. Utbedringsstrekningen er prioritert da vegen har meget dårlig vegstandard og tilstand, som gir dårlig trafiksikkerhet og framkommelighet. Det er god standard nord og sør for strekningen. De viktigste tiltakene er forsterking av vegen, breddeutvidelse og noen trafiksikkerhetstiltak.

Samferdselsdepartementet i samråd med Finansdepartementet har besluttet at det skal gjennomføres «KVU for vegtransportutfordringer i Orkdalsregionen i Sør-Trøndelag». Strekningen E39 Harangen–Bårdshaug inngår i dette utredningsområdet. Det kan derfor forventes at det vil ta lengre tid før det vil komme store prosjekt som vil kunne avbøte dagens behov på strekningen. Omfanget på utbedringstiltak er forsøkt tilpasset behovet på kort sikt.

#### *Korridor 5*

##### Rv 41 Treungen–Vrådal og Herefoss–Hynnekleiv

Prosjektet er en videreføring av utbedringene som ble gjennomført på rv 41 i perioden 2014–2017. Det er satt av 75 mill. kr på post 30 og 50 mill. kr på post 23 til prosjektet. Aktuelle tiltak er forsterking av veg, breddeutvidelse til 6,5 meter, utbedring av flaskehals og kurver, nytt toppdekke, utbedring av drenering og sideterreng.

#### *Korridor 6*

##### E6 Oppdal–Ulsberg

Strekningen Oppdal–Ulsberg har ikke tilfredsstillende vegstandard, og det er i tillegg utfordringer knyttet til tilstanden på vegen. Det er satt av 23 mill. kr til utbedringstiltak i 2018–2023. Det er behov for midler også etter 2023. Oppdal sentrum er bygget ferdig sør for strekningen. Nord for strekningen skal Nye Veier AS bygge ut ny veg på strekningen E6 Ulsberg–Melhus. Nye Veier AS vurderer å bygge tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt eller firefelts veg mot Ulsberg, til kryss mellom E6 og rv 3. En slik utbygging vil gi svært ulik standard nord og sør for Ulsberg, noe som vil kunne medføre redusert trafiksikkerhet ved overgang til dagens E6 og rv 3 sør for Ulsberg. Dette øker behovet for å utbedre E6 sør for Ulsberg, gjennom å rette ut kurver, utbedre kryss og breddeutvide vegen. Det må tilrettelegges for gåing og sykling nordover fra Oppdal. Dette er viktige tiltak på kort og mellomlang sikt.

##### Rv 70 Oppdal–Sunndalsøra

Det er satt av 188 mill. kr til utbedringstiltak på strekningen Oppdal–Sunndalsøra i 2018–2023. Det er behov for midler også etter 2023. Hovedmålet med utbedringstiltakene er å gi økt framkommelighet på strekningen. Spesielt viktig er det å åpne strekningen for BK10/60 gjennom ny Elverhøy bru og forsterking av fire andre bruer. Det trengs omlegging av vegen i Gråura for å kunne åpne hele denne strekningen for modulvogntog permanent. Et annet hovedtiltak er forlengelse av gang- og sykkelveg vestover fra Oppdal. Dette er et område med både bolighus, mange hytter og store campingplasser.



### Tiltak for gående og syklende

Det er lagt til grunn om lag 1,7 mrd. kr i statlige midler til tiltak for gående og syklende i perioden 2018–2023. I tillegg er det lagt til grunn om lag 980 mill. kr i annen finansiering. Hoveddelen av tiltakene for gående og syklende vil imidlertid komme som er en del av bymiljø-/byvekstavgiftene. Tiltak som en del av store prosjekter og øvrige programområdetiltak kommer i tillegg. Av de prioriterte tiltakene er i størrelsesorden 60–70 pst. av midlene knyttet til tilrettelegging i byer og tettsteder med mer enn 5 000 innbyggere (utenfor de ni største).



Foto: Knut Opeide

På landsbasis er det et mål at sykkelandelen skal være på åtte prosent, mens den skal være på 20 prosent i de ni største byområdene. For å nå begge disse målene må de mest effektive tiltakene i byområdene prioriteres og et sammenhengende tilbud og god vegvisning sikres. I 2018 har de fleste byer og tettsteder med over 5 000 innbyggere utarbeidet og vedtatt planer for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk. I mindre byområder er finansiering av tiltak for sykling og gåing avhengig av bompengefinansiering i form av bypakker. Statens vegvesen samarbeider med lokale myndigheter gjennom Sykkelbynettverket og sykkelbyavtaler.

Statens vegvesen vil effektivisere planleggingen og gjennomføringen av gang- og sykkelvegtiltak, og styrke sin kompetanse på planlegging og gjennomføring.

Utbygging av strekninger knyttet til skoleveg prioriteres i tråd med intensjonen om at 8 av 10 barn skal gå eller sykle til skolen, formulert blant annet i Barnas transportplan. Satsing på trygge og sikre skoleveger vil bidra til at flere barn og unge kan gå og sykle til skolen, i stedet for å bli kjørt med bil. Sikre krysningsspunkter er svært viktig her. Det skal også gjennomføres tiltak for oppfølging av sykkelveginspeksjoner.

Sykkelveginspeksjoner er en systematisk gjennomgang av eksisterende sykkelveganlegg for å identifisere mangler og feil. Hele sykkelvegnettet skal være ferdig inspisert i løpet av 2019. Statens vegvesen skilter nasjonale sykkelruter, og bidrar gjennom dette til å utvikle tilbudet for ferie- og fritidssykling i samarbeid med fylkeskommuner, kommuner, reiselivsnæringen og andre.

### Trafikksikkerhetstiltak

Det er lagt til grunn 3,7 mrd. kr i statlige midler til trafikksikkerhetstiltak i perioden 2018–2023. I tillegg er det lagt til grunn om lag 290 mill. kr i annen finansiering. Av de prioriterte tiltakene er foreløpig lagt til grunn om lag 350 mill. kr knyttet til midtrekkverk, 240 til forsterket midtoppmerking, 1 110 til tiltak mot utforkjøring og 1 960 til kryssutbedring, tiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner og andre tiltak, blant annet kontrollplasser. Trafikksikkerhetstiltak som er en del av store prosjekter og øvrige programområdetiltak kommer i tillegg.

I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er det satt som ambisjon at alle riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere innen 1.1.24 skal oppfylle en minstestandard for å bidra til å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker. Tiltak mot utforkjøringsulykker er prioritert høyt innenfor rammen til programområdetiltak, men likevel ikke tilstrekkelig høyt til at ambisjonen i stortingsmeldingen vil bli nådd. Spesielt for lavtrafikkvegnettet vil slik utbedring av sideterreng og rekkverkstiltak innebære store kostnader på lange strekninger med lite trafikk og dermed relativt få ulykker.

Bygging av midtrekkverk vil fortsatt være høyt prioritert, men noe lavere enn i perioden 2014–2017. Bygging av midtrekkverk er i hovedsak knyttet til bygging av veg i ny trasé og inngår derfor i store prosjekter. Andre prioriterte innsatsområder er utbedring av kryss, veglys, strakstiltak i etterkant av trafikksikkerhetsinspeksjoner, etablering av forsterket midt- og kantoppmerking samt kontrollplasser.

Statens vegvesen har utarbeidet en nasjonal plan for kontrollplasser, med formål å kartlegge dagens og framtidens behov for kontrollplasser på riksvegnettet. Planen inneholder 51 kontrollplasser, inkludert eksisterende plasser. I perioden 2018–2023 er det planlagt etablert 11 nye kontrollplasser. Det vil da gjenstå å bygge to plasser. Kartleggingen omfatter behovet for grunnareal, HMS, infrastruktur og utforming av bygninger. Planen er i løpende utvikling, og påvirkes av utviklingen i tjenestetilbud og -organisering på trafikant- og kjøretøyområdet. Dette gjelder i særlig grad for etablering, lokalisering og bruk av sambruksstasjoner, hvor tjenestetilbudet omfatter flere tjenesteområder. Nye kontrollplasser finansieres som del av nye veganlegg eller under programområdene. Etablering av kontroll-/sambruksstasjoner som erstatter eksisterende trafikkstasjon for kontroll av tunge kjøretøyer ses i sammenheng med sanering av andre lokasjoner.

### Miljøtiltak

Det er lagt til grunn om lag 530 mill. kr i statlige midler til miljøtiltak i perioden 2018–2023. Om lag tre fjerdedeler av midlene går til vann- og støytiltak. Miljøtiltak som er en del av store prosjekter og øvrige programområdetiltak kommer i tillegg.

Hovedvekten av midlene til støytiltak vil benyttes til å innfri forurensningsforskriftens krav om maksimalt 42 dB innendørs støy. Det endelige behovet for midler vil framkomme etter at detaljerte kartlegginger er ferdigstilt i 2018. Støyplage i nye boligområder skal forebygges gjennom aktivt samarbeid med kommunene om gode planløsninger, og arbeidet med kilderettede tiltak og rehabilitering av støyskjermer langs riksveg skal fortsette.

Statens vegvesen samarbeider med andre etater og instanser om et nasjonalt beregningsapparat for luftkvalitet. Dette skal gi grunnlag for strakstiltak innenfor trafikkregulering og informasjon og for planlegging av tiltak.

For å innfri krav i vannforskriften skal Statens vegvesen gjennomføre fysiske tiltak for å sikre vandringsveger for fisk i kulverter og tiltak for å sikre vannforekomster mot forurensning. Rensebassenger og skjerming av vannforekomstene er aktuelle tiltak.



Foto: Jarle Wæhler

For å ivareta naturmangfold skal det bygges faunapassasjer og sørges for at bruer er brede nok til å gi uhindret vandring. Før- og etterundersøkelser skal gjennomføres. I perioden 2018–2023 skal det i følge Meld. St. 22 (2016–2017) *Nasjonalt transportplan 2018–2029* utredes muligheten for å bygge en naturnøytral vegstrekning. Konsekvensene av klimatilpassingstiltak for naturmangfoldet skal vurderes.

Statens vegvesen arbeider med å ta igjen vedlikeholdsetterslep og hindre videre forfall på kulturminner i verneplanen for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner som ligger langs riksveg, eller der det er uavklart eierskap. Det gjennomføres blant annet tiltak på Bergenske kongeveg, Kongevegen Dovrefjell, Fredrikshaldske kongeveg og Wingerske kongeveg.

### Kollektivtiltak og universell utforming

Det er lagt til grunn om lag 740 mill. kr i statlige midler til kollektivtrafikktiltak og universell utforming i perioden 2018–2023. I tillegg er det lagt til grunn om lag 45 mill. kr i annen finansiering. Av de prioriterte tiltakene er det foreløpig lagt til grunn om lag 470 mill. kr knyttet til oppgradering av holdeplasser og knutepunkter, 60 mill. kr til etablering av kollektivfelt og 208 mill. kr til innfartsparkering, signalprioritering og annet.

Kollektivtrafikktiltak og tiltak for universell utforming som er en del av byvekstavgiftene og store prosjekter kommer i tillegg.

Bedre framkommelighet gir et bedre tilbud til trafikantene og lavere driftskostnader. Tiltak som bidrar til økt hastighet og reduserte forsinkelser for kollektivtransporten på veg i rushtid er en viktig del av satsingen på kollektivtransport. Det er mest miljø- og kostnadseffektivt å legge ressursene der flest reiser. For å nå målene om sterk kollektivsatsing og universell utforming skjer derfor det meste av satsingen i de ni største byområdene. Deler av rammen til programrådetiltak i bymiljø-/byvekstavgiftene ventes å gå til å bygge holdeplasser og knutepunkter med universell utforming.

I mindre byer og tettsteder prioriteres oppgradering av holdeplasser og knutepunkter med universell utforming høyt innenfor rammen til kollektivtiltak. I tillegg prioriteres innfartsparkering og signalprioritering. Knutepunkter med gode omstigningsløsninger er viktig for å oppnå sammenhengende reisekjeder. Vi viser til oversikt over tiltakene i kapittel 18. Universell utforming legges for øvrig til grunn ved bygging av alle store prosjekter.

Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* legger opp til en liberal politikk for ekspressbusser, hvor løyve som hovedregel blir gitt til alle som søker, dersom visse krav oppfylles. Statens vegvesen vil innenfor gitte rammer så langt det er mulig følge opp dette med å legge til rette for god framkommelighet på vegnettet i dialog med ekspressbusselskapene.

### Servicetiltak

Det er lagt til grunn om lag 380 mill. kr i statlige midler til servicetiltak i perioden 2018–2023. Av de prioriterte tiltakene er det foreløpig lagt til grunn om lag 210 mill. kr knyttet til døgnhvileplasser, 110 mill. kr til rasteplasser og 60 mill. kr til kjettingplasser for tunge biler. Servicetiltak som er en del av store prosjekter kommer i tillegg.

Det er kartlagt et behov for 90 døgnhvileplasser langs riksvegnettet. Ved utgangen av 2017 var det etablert 45 plasser. I perioden fram til 2023 skal det etableres ytterligere 18 plasser. De aller fleste plassene vil bli etablert gjennom avtaler med private med årlige tilskudd til å dekke kostnadene til etablering, drift og vedlikehold. Kostnadene dekkes over post 23 Drift og vedlikehold. I tillegg settes det av midler under servicetiltak som investeringstilskudd til

avtaler med private, for å redusere de årlige kostnadene på post 23. Det avsettes også midler til plasser som skal bygges av Statens vegvesen, der det er vanskelig å få til avtaler med private, eller av ulike grunner er ønskelig å bygge og drifte i regi av Statens vegvesen. En del av midlene øremerkes konkrete plasser, men et beløp på 250 mill. kr settes av ufordelt, slik at det kan benyttes i den grad det ikke er mulig å få til etablering/drift gjennom avtaler med private. Utbyggingen skjer på grunnlag av nasjonal plan for døghvileplasser.



Døghvileplass ved E6 på Vinstra. Foto: Henriette Erken Busterud

Rasteplasser langs vegnettet gir de vegfarende mulighet til å ta nødvendige pauser, i tillegg til lett adgang til toalettfasiliteter. Rasteplasser skal også bidra til gode opplevelser, noe som er særlig viktig for turisme. En del av rasteplassene skal også bidra til å dekke yrkessjåførenes behov for å gjennomføre lovpålagte pauser på 45 minutter. Det er planlagt 15 nye rasteplasser i perioden 2018–2023. Det er i dag et stort antall rasteplasser langs riksvegnettet, men det er store variasjoner i standard og kvalitet. Statens vegvesen vil se på muligheten for standardisering av rasteplasser, herunder toaletter, benker og andre fasiliteter. Målet med en eventuell standardisering er kostnadsreduksjon. Det vurderes tiltak som allerede i 2018 kan gi bedre renhold av toalettanlegg på rasteplasser og ferjeleier der dette ikke fungerer godt nok i dag. Statens vegvesen vil gjennomføre en mer målrettet satsing som skal bidra til at trafikantene på sikt får et bedre tilbud av gode og funksjonelle

rasteplasser. Forholdet til kommersielle tilbud langs vegnettet og samarbeid med kommersielle aktører om etablering, drift og vedlikehold av rasteplasser vil bli vurdert.

Det er planlagt bygging av tre kjettingplasser i perioden 2018–2023.

#### 5.4. Bymiljø-/byvekstavtaler

Det er lagt til grunn om lag 10,6 mrd. kr i statlige midler til tiltak i de ni byområdene som er aktuelle for bymiljø- eller byvekstavtaler. Bompenger kommer i tillegg. Det legges opp til en opptrapping av midlene i løpet av de tre første årene, i takt med inngåelse av avtalene. Byvekstavtalene omfattes også av annen statlig finansiering gjennom 50 pst. statlig tilskudd til store fylkeskommunale kollektivprosjekter og belønningsmidler. Disse midlene bevilges over kap. 1330 postene 63 og 64, og er nærmere omtalt i kapittel 12. Belønningsmidlene over post 61 gjelder for de byene som ennå ikke har inngått bymiljø-/ byvekstavtaler, og vil derfor utgå når alle ni byer har inngått avtale.

Bymiljøavtaler og byvekstavtaler er gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner for å nå målet om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing. Virkemidlene som velges skal bidra til å sikre bedre framkommelighet samlet sett, og spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til personbiltransport. Vi viser til mer detaljert omtale av bymiljø-/byvekstavtaler i kapittel 12 om byområder.



Foto: Knut Opeide

Midlene til «programområdetiltak» i de ni byområdene skal benyttes til kollektivfelt, holdeplasser, knutepunkter, innfartsparkering, signalprioritering og tilrettelegging for gående og syklende langs riksveg. De skal også dekke statlige midler til eventuelle sykkelekspressveger langs riksveg. Fordelingen av midler mellom byområdene og mellom ulike tiltak blir avgjort gjennom forhandlingene av bymiljø-/byvekstavtaler. Ved utarbeidelsen av de årlige statsbudsjettene må man ta utgangspunkt i de bymiljø- og byvekstavtalene som staten har inngått. I de fire avtalene som er inngått i 2016 eller 2017 for perioden fram til 2023 er det lagt til grunn drøyt 800 mill. kr per år i statlige programområdemidler til riksvegtiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing i områder med bymiljø- eller byvekstavtale. I 2017 ble det bevilget 200 mill. kr til slike tiltak. Det er i rammene tatt høyde for at beløpene vil øke.

I vedlegget bakerst i dokumentet er det gitt eksempler på programområdetiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing på riksveg som Statens vegvesen mener kan være aktuelle å prioritere i perioden 2018–2023. Tiltakene er ikke prioritert innenfor en økonomisk ramme, og det er ikke gitt anslag på andel som skal finansieres med bompenger.

## 5.5. Nasjonale turistveger

Til nasjonale turistveger er det avsatt 980 mill. kr i statlige midler i perioden 2018–2023. I tillegg kommer 190 mill. kr som forventet finansielt bidrag fra andre aktører til fullføring av store attraksjoner og øvrige samarbeidstiltak, jf. tabell 5.4.



Stegastein utsiktsplattform i Aurland. Foto: Kjetil Rolseth

Gjennom turistvegsatsingen er Statens vegvesen en viktig leverandør av infrastruktur for utvikling av norsk turisme, og turistvegene er et viktig verktøy i Innovasjon Norges og Utenriksdepartementets markedsføring og omdømmebygging. Nasjonale turistveger kombinerer landskap, kjøretur og arkitektur på 18 utvalgte strekninger. Attraksjonen frister bilturister til å benytte Norge som feriemål og får stor oppmerksomhet nasjonalt og internasjonalt. Satsingen skal inspirere andre aktører til å heve kvaliteten på det norske reiselivsproduktet.

Pr. 31.12.2017 er det gjennomført 149 prosjekter, alt fra små rasteplasser til særskilte attraksjoner som Trollstigen og Steilneset. Reiselivskonene Vøringsfossen og Gjende samt Flye 1 389 ble startet opp i perioden 2014 – 2017 med bidrag fra andre på 60 mill. kr. Det skal gjennomføres ytterligere 46 tiltak innen 2023, derav de fire store attraksjonene Vøringsfossen, Gjende, Torghatten og Låtefoss.

Av 2 151 km nasjonale turistveger er 613 km riksveg og 1 538 km fylkeveg. Statens vegvesen har inngått avtaler med fylkeskommunene som skal sikre god kvalitet på drift, vedlikehold og forvaltning av alle de 18 strekningene.

Tabell 5.4. Midler til Nasjonale turistveger i 2018–2023, fordelt på statlige midler og bidrag fra andre (mill. 2018-kr).

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018 – 2023
<b>Turistvegmidler Post 30</b>	180	170	170	170	150	140	980
<b>Bidrag andre</b>	35	45	10	15	45	40	190
<b>Totalt</b>	<b>215</b>	<b>215</b>	<b>180</b>	<b>185</b>	<b>195</b>	<b>180</b>	<b>1170</b>

## 5.6. Fornyning

Til fornying er det avsatt om lag 10,2 mrd. kr i statlige midler i perioden 2018–2023. Av dette er om lag 8,3 mrd. kr knyttet til fornying av tunneler. I kapittel 18 er det gitt en rutevis oversikt over konkrete tiltak.

### Utbedring av tunneler

Tunnelsikkerhetsforskriften for riksveg-tunneler lengre enn 500 meter trådte i kraft i mai 2007. Arbeidet med å utbedre eksisterende tunneler i samsvar med forskriftskravene fikk en betydelig prioritering i Nasjonal transportplan 2014–2023. Fram til 2014 ble 7 tunneler utbedret. Ved inngangen til 2014 gjensto utbedring av 217 tunneler. I perioden 2014–2017 har 41 tunneler blitt utbedret, hvilket betyr at 176 tunneler gjenstår ved inngangen til 2018. 4 av disse vil ikke bli utbedret fordi de vil bli lagt ned på grunn av nye tunneler. Ytterligere 20–25 tunneler vil bli erstattet av nye veg- og tunnelløsninger. I disse vil det bli gjort mindre tiltak, enten i påvente av at de legges ned sent i planperioden 2018–2029, eller i påvente av full utbedring før de blir omklassifisert til fylkesveg eller kommunal veg.



Opprinnelig ble det lagt opp til at kun avvik i forhold til krav i tunnelsikkerhetsforskriften og elektroforskriftene skulle utbedres, samt kritisk forfall. For tunneler med høy trafikk og tunneler med dårlige omkjøringsmuligheter ble det lagt opp til å utbedre alt forfall samtidig med forskriftskrav. I statsbudsjettet for 2017 ble Stortinget orientert om at forfall skal utbedres samtidig med forskriftskrav, for å unngå de ulempene som trafikantene påføres ved å stenge tunneler i to omganger, og for å få til en mer rasjonell og kostnadseffektiv gjennomføring. Utbedring av forfall er viktig for den totale sikkerheten i tunnelene, i tillegg til at det bidrar til å redusere drifts- og vedlikeholdskostnadene. Som følge av dette ble Stortinget samtidig orientert om at fristen for utbedring av TEN-T-tunnelene utsettes til 2020/2021 og for de resterende riksveg tunnelene til 2022/2023. EFTAs overvåkingsorgan (ESA) har blitt orientert om utsatt frist for TEN-T-tunnelene.

Kostnadene for hele utbedringsprogrammet for tunneler inkludert utbedring av forfall er nå beregnet til om lag 20 mrd. kr. Dette er en økning på om lag 40 pst. sammenlignet med overslaget som lå til grunn for handlingsprogrammet 2014–2017 (2023). Overslaget i 2013 ble oppgitt med en usikkerhet på –10 til +45 pst. I perioden 2014–2017 har det blitt stilt til rådighet 5,6 mrd. kr inkl. finansiering fra post 23.7 Vedlikehold av riksveger. I handlingsprogrammet for perioden 2018–2023 legges det til grunn om lag 8,3 mrd. kr på post 30.6 Fornyng og om lag 3,3 mrd. kr på post 23.7 Vedlikehold av riksveger til finansiering av utbedringsprogrammet. I tillegg finansieres om lag 500 mill. kr av store vegprosjekter og vederlag til OPS-prosjekter. Om lag 2,4 mrd. kr finansieres etter 2023. Statens vegvesen har igangsatt et arbeid for å se om det er mulig å identifisere tiltak som kan bidra til å redusere kostnadene.

Tiltak som utløses av kravene i tunnelsikkerhetsforskriften er montering av sikkerhetsutstyr med tilhørende installasjoner som mangler eller supplering/utskifting når utstyret er mangelfullt eller nedslitt med dårlig funksjonalitet. Dette er belysning, ventilasjon, ledelys, nødstasjoner med telefon og brannslukkere, utstyr for stenging av tunnel, videoovervåking, system for automatisk detektering av hendelser, sikkerhetsbelysning, nødstrømsanlegg, skilting, slokkevann, kommunikasjon/oppkobling til vegtrafikksentral og nødnett, samt radiodekning for å kunne gi viktige meldinger til trafikanter som er direkte berørt av en alvorlig hendelse. Hvilket sikkerhetsutstyr som kreves, er avhengig av tunnelens lengde og trafikkmengde.

Tunneler med særtrekk i forhold til rømningsmuligheter/nødutganger, kurvatur, bredde, stigning, m.m. kan medføre behov for avbøtende tiltak for å redusere sannsynligheten for og/eller konsekvensen av hendelser. Dette vurderes med grunnlag i risikoanalyser. Utbedringsprogrammet omfatter også tiltak som utløses av krav i elektroforskriftene, blant annet utskifting av ex-kabler. Det er fortsatt tunneler med usikret vann- og frostsikring i forhold til brann som vil bli utbedret. Det gjennomføres også tiltak som utløses av miljøkrav til utslipp av forurenset vaskevann fra tunneler. Trafikksikkerhet og universell utforming ivaretas i den grad det kan gjøres uten store og kostnadskrevenne strukturelle tiltak. Gjennomføringsplanen for utbedring av tunneler har blitt revidert i tråd med de økte kostnadene og de økonomiske rammene i perioden 2018–2023. Planen viser at det fortsatt

skal være mulig å innfri kravene i tunnelsikkerhetsforskriften innen de frister som nå gjelder. Dette betyr imidlertid at 10–15 tunneler må utbedres i to faser, dvs. at tiltak i hht. forskriftskrav gjennomføres først og at forfall utbedres etter 2023.

### Utbedring av annet forfall

Vedlikeholdsetterslepet på riksvegnettet er fortsatt betydelig. I analyse- og strategifasen av arbeidet med plangrunnlaget for Nasjonal transportplan 2018–2029 ble forfallet anslått å være om lag 33 mrd. 2014-kroner ved inngangen til planperioden. Om lag halvparten av behovet er knyttet til tunneler, mens resten fordeler seg på andre deler av vegnettet. Det er i perioden 2018–2023 satt av om lag 8,3 mrd. kroner til å utbedre tunneler og om lag 1,9 mrd. kroner til å utbedre forfall knyttet til vegfundament, vegdekke, drenering, bruer, ferjekaier, vegutstyr og miljøtiltak. Gjennomføring av tiltak ses i sammenheng med andre utbedringstiltak og vedlikeholdstiltak der det er naturlig. I kapittel 18 er det gitt en rutevis oversikt over konkrete tiltak.

## 5.7. Planlegging og grunnerverv

Til planlegging og grunnerverv er det avsatt om lag 7 mrd. kr i perioden 2018–2023. Det er lagt opp til en økning gjennom perioden av hensyn til det økte omfanget investeringsmidler i neste seksårsperiode. Behovet for midler til grunnerverv er økende pga. nye bestemmelser om mulighet for å kreve innløsning av boliger når reguleringsplan er vedtatt og før prosjektet starter. Vi viser for øvrig til kapittel 17 om effektiv gjennomføring og kapittel 18 rutevise omtaler.

### Prioriteringer

Store prosjekter og skredsikringsprosjekter som er prioritert i første periode i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* planlegges på reguleringsplannivå i perioden 2018–2023. Prosjekter som er prioritert i andre periode planlegges på kommunedelplannivå i 2018–2023. Unntak er enkelte prosjekter som forutsettes startet i første del av perioden 2024–2029, som må planlegges på reguleringsplannivå i perioden 2018–2023. For prosjekter som er omtalt, men ikke prioritert i meldingen starter planlegging sent i første periode. Unntak er når det foreligger særlige grunner til å starte tidligere, for eksempel behov for avklaring av arealbruk, påvirkning på andre prosjekter eller føringer fra regjering eller storting. Det startes ikke planlegging av store prosjekter og skredsikringsprosjekter som ikke er prioritert eller omtalt i meldingen, bortsett fra hvis det er særlig stort behov for arealavklaring eller det foreligger andre tungtveiende årsaker. Pågående planlegging av prosjekter som ikke er omtalt eller prioritert i meldingen, men som forventes fullført i løpet av 2017/våren 2018, fullføres. Programområde-, fornyings- og vedlikeholdstiltak som er prioritert i handlingsprogrammet skal planlegges. KVUer bestilt fra Samferdselsdepartementet skal gjennomføres.

#### Pågående KVVU:

- E39 Ålesund – Bergsøya. Tilleggsutredning på strekningen Vik – Digernes. Hensikten er å avklare om E39 skal gå via Ørskogfjellet eller via Svartløkvatnet. For resten av strekningen er konseptvalget gjort. Utredningsarbeidet er kommet langt.
- KVVU Hadsselfjorden. Vurdering av fast forbindelse over Hadsselfjorden mellom Vesterålen og Lofoten. KVVU-arbeidet er godt i gang.
- KVVU rv 22 Romerike – Sarpsborg/Fredrikstad. Forbindelse mellom E6 ved Sarpsborg/Fredrikstad og E6 v/Gardermoen/rv4 i Nittedal. Hensikten er å avlaste de hardt trafikkerte delene av E6 sentralt i Oslo. Aktuelle vegforbindelser å analysere er E6, rv 11/rv 22/fv 22 Fredrikstad-Lillestrøm-Nittedal samt fv 120 Moss-Elvestad-Lillestrøm. Strekningen Gardermoen-Fetsund vil også være aktuelt. Det er naturlig å se både på alternative strekninger og tilknytninger til eksisterende vegger. Arbeidet med utfordringsnotat er påbegynt.



Foto: Knut Opeide

#### Nye og aktuelle KVVU:

- KVVU for vegtransport i Orkdalsregionen. Den avgjørende konseptuelle forskjellen mellom ulike løsninger for E39 i Orkdalsregionene er blant annet om fv 700 i større grad kan brukes for trafikk fra Hitra/Frøya/Orkdal mot E6 i sørlig retning og slik kan utsette behovet for nye tunnelløp for E39 mellom Orkanger og Klett.
- Regionalt vegsystem inn mot Tromsø, fra fv. 91, E8 og fra sør via fylkesvegnettet.
- Ålesund – Vigra for tunnelsikkerhet. Dette gjelder alternative løsninger til oppgradering/utvidelse av eksisterende tunneler.

Byutviklingsprosjektet i Bodø som følge av flyttingen av flyplassen vil medføre nye transport- og trafikksystem med tilhørende planlegging knyttet til havn, jernbane, flyplass og ny bydel. Det overordnede planarbeidet må sannsynligvis fullføres i perioden 2018–23.

## 5.8. Ikke rutefordelte midler

Det foreslås 2 090 mill. kr til de felles etatsutgiftene for Vegdirektoratet som dekkes innenfor post 30 i 2018–2023. Rammen ligger om lag 110 mill. kr lavere pr. år i perioden 2019–2023 enn i 2018. Statens vegvesen legger opp til en krevende nedtrapping av denne virksomheten. Midlene omfatter blant annet:

- Utvikling og drift av IKT-systemer som brukes i gjennomføringen av prosjekter
- Utvikling av normaler og retningslinjer for planlegging og gjennomføring av utbyggingsprosjekter
- Styring av investeringsbudsjettet
- Faglig utvikling og kompetanseheving
- Faglig støtte til enhetene som gjennomfører investeringsprosjektene
- Bruberedskap ved brutte veg-, bru- og ferjeforbindelser, jf. omtale i kapittel 13.

## 6. Skredsikring på riksveg

### Økonomiske rammer

Tabell 6.1. Økonomisk ramme til skredsikring på riksvegnettet. Mill. 2018-kr.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018–2023
<b>Post 31 Skredsikring</b>	638	774	1 020	662	216	148	3 458

Det er lagt til grunn en statlig ramme til skredsikring på 3 458 mill. kr i perioden 2018–2023. Prioriteringene i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* følges opp. Tabell 6.2 viser den rutevise fordelingen av de økonomiske rammene til post 31.

Tabell 6.2. Post 31 Skredsikring- rutevis fordeling av økonomisk ramme i perioden 2018–2023. Mill. 2018-kr.

Korridor/rute	Statlige midler	Annen finansiering
<b>3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger</b> E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger	23	
<b>4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim</b> Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsendal – Voss – Hella – Sogndal	921	
<b>5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø</b> Rv 7 Hønefoss – Bu og rv 52 Gol – Borlaug E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger	42 1 203	
<b>6. Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund</b> Rv 15 Otta – Måløy E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger	11 61	
<b>7. Trondheim – Bodø med armer mot Sverige</b> E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger	8	
<b>8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland</b> E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger	8 1 164	
Ufordelt	17	
<b>Sum post 31</b>	<b>3 458</b>	<b>0</b>

I løpet av perioden 2018–2023 vil fire store prosjekter med kostnadsoverslag over 500 mill. kr bli åpnet for trafikk, jf. tabell 6.3.

Tabell 6.3. Store prosjekter på post 31 med kostnad over 500 mill. kr som åpnes for trafikk i perioden 2018–2023. Mill. 2018–kr.

Prosjekter > 500 mill. kr	Korridor	Fylke
<b>Åpnes for trafikk i 2018–2023</b>		
Rv 13 Vik – Vangsnes	4	Sogn og Fjordane
Rv 5 Kjøsnesfjorden	5	Sogn og Fjordane
E6 Indre Nordnes – Skardalen	8	Troms
E69 Skarvberg tunnelen	8	Finmark



Skredobservatører sjekker forhold høyt og lavt langs skredutsatte veger. Foto: Ole-André Helgaas

## 7. E16 over Filefjell

### Økonomiske rammer

Tabell 7.1. Økonomisk ramme til E16 over Filefjell. Mill. 2018–kr.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018–2023
Post 36 E16 over Filefjell	119	191	100	-	-	-	410

Det er lagt til grunn en statlig ramme til E16 over Filefjell på 410 mill. kr i perioden 2018–2023. Rammen vil bli benyttet til å slutføre utbyggingen av E16 over Filefjell. Prosjektet Øye – Eidsbru åpnes for trafikk i perioden 2018–2023.

## 8. E6 vest for Alta

### Økonomiske rammer

Tabell 8.1. Økonomisk ramme til E6 vest for Alta. Mill. 2018–kr.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018–2023
Post 37 E6 vest for Alta	135	21	-	-	-	-	156

Det er lagt til grunn en statlig ramme til E6 vest for Alta på 156 mill. kr i perioden 2018–2023. Rammen vil bli benyttet til å slutføre utbyggingen av E6 vest for Alta. Prosjektet Storsandnes – Langnesbukta åpnes for trafikk i perioden 2018–2023.

## 9. Kjøp av riksvegferjetjenester

### Økonomiske rammer

Tabell 9.1. Økonomisk ramme til kjøp av riksvegferjetjenester. Mill. 2018–kr.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018–2023
Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester	1 235	1 279	1 363	1 443	1 512	1 342	8 174

Det er lagt til grunn en ramme til kjøp av riksvegferjetjenester på omlag 8,2 mrd. kr i 2018 – 2023. I forhold til rammen i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er dette 1 479 mill. kr lavere, omregnet til 2018–kr. Årsaken er endring i forventet kostnads- og inntektsutvikling. Behovene på landsiden er større enn tidligere antatt, og reduserte behov over post 72 er derfor overført til nødvendige investeringer over post 30. Pr. 1.1.2018 vil det være 17 riksvegferjesamband.

## Prioriteringer

Den økonomiske rammen vil sikre tilstrekkelig kapasitet i riksvegferjedriften til å unngå økning i antall gjenstående kjøretøyer samlet sett, opprettholde dagens rutetilbud og ivareta regjeringens vedtak om krav til null- og lavutslipp ved utlysning av nye anbud. Ved vurdering av forbedret service vil økt frekvens på de mest trafikkerte strekningene prioriteres. Det vil bli lagt vekt på næringslivets behov.

I perioden 2018 – 2023 vil 14 av 17 samband ha oppstart av ny anbudsperiode, se oversikten nedenfor.

Tabell 9.2. Riksvegferjesamband som har oppstart av ny anbudsperiode i 2018–2023. Oransje skraverte felt innebærer at det ikke er inngått kontrakt for neste kontraktsperiode, grønne felt indikerer at det er inngått kontrakt.

Samband	2018	2019	2020	2021	2022	2023
E39 Mortavika-Arsvågen						
Rv 13 Hjelmeland-Skipavik-Nesvik						
E39 Halhjem-Sandvikvåg						
E39 Anda-Lote						
Rv 13/55 Hella - Vangsnes - Dragsvik						
Rv 5 Mannheller-Fodnes						
E39 Festøya - Solavågen						
E39 Molde - Vestnes						
Rv 651 Volda - Folkestad						
E39 Halså - Kanestraum						
Rv 80 Bodø-Værøy-Røst-Moskenes						
Rv 85 Bognes-Lødingen						
Rv 827 Drag-Kjøpsvik						
E6 Bognes-Skarberget						

Ny kontrakt for drift av riksvegferjesambandet Lavik-Oppedal startet opp i 2015, mens ny kontrakt for drift av sambandet Moss-Horten startet opp i 2017. Ett samband, rv 13 Lauvvik-Oanes, vil erstattes av ferjeavløsningsprosjektet Ryfast i 2020 og er derfor ikke tatt med i oversikten.

Statens vegvesen har i forbindelse med utlysning av nye anbud fokus på å sikre samordning mellom ferje, ferjekai, landareal og øvrig landbasert infrastruktur som er nødvendig for ferjedriften.

## Nasjonal ferjestrategi

Statens vegvesen har gjennomført en utredning av hvordan ferjemarkedet kan utvikles. Sentrale oppfølgingspunkter fra utredningen er bedre samordning på oppdragsgiversiden, bedre og mer profesjonelle innkjøpsprosesser og anskaffelse av bedre styringsdata om ferjedriften.

Som en oppfølging av Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* og Innst. 460 S. vil Statens vegvesen og fylkeskommunene vil samarbeide om en strategi for kjøp av ferjetjenester på riks- og fylkesveg som inkluderer bedre samordning ved utarbeiding av anbudsdokumenter, langsiktighet i arbeidet med utlysninger, standardisering av materiell,



utarbeiding av en ferjedriftstandard, kontraktsoppfølging med videre. Som en del av oppfølgingen av strategien vil det være nødvendig med profesjonalisering av innkjøpsprosessene.

Et godt datagrunnlag er viktig for oppdragsgivere i ferjedriften. Statens vegvesen vil utarbeide IKT-løsninger som muliggjør samlede styringsdata for riks- og fylkesvegferjedrift som vil gjøres allment tilgjengelig.



Batteriferja Ampere trafikkerer E39 sambandet Lavik og Oppedal. Foto: Vegard Bondevik Lie

### Utviklingskontrakt hydrogen–elektrisk ferje

Statens vegvesen har lyst ut en utviklingskontrakt for hydrogen–elektrisk ferje på riksvegferjesambandet rv 13 Hjelmeland–Nesvik. Prosjektet gjennomføres med bakgrunn i Meld. St. 25 (2015–2016) *Kraft til endring – energipolitikken mot 2030* og Innst. 401 S., og gjennomføres for å kunne innfri kravet om nullutslippsteknologi for ferjestrekninger som ikke er egnet for fullelektrisk drift. Tjenestenivået på sambandet skal være tilsvarende dagens standard og tilfredsstillende Stortingets krav om null- og lavutslipp. Det er planlagt oppstart med ruteproduksjon delvis drevet på hydrogen 3. kvartal 2021. Gjennomføringen av prosjektet vil gi avgjørende kunnskap om alle aspekter ved å drifte en ferje med hydrogen, og vil utgjøre et viktig bidrag til utvikling av nullutslippsteknologi generelt og hydrogenteknologi spesielt. Prosjektet bidrar til regelverksutvikling som er avgjørende for kommersialisering av maritim bruk av hydrogenteknologi.

### **AutoPASS som betalingsmiddel på ferje**

To ferjesamband har innført AutoPASS-brikkebetaling, henholdsvis Moss–Horten og Flakk–Rørvik. Det skal etter hvert innføres betaling med AutoPASS-brikke i ferjedriften på alle riksvegferjesamband og flere fylkesvegferjesamband. Innføring av AutoPASS-brikkebetaling på nye samband vil skje fortløpende når det startes opp nye kontrakter på det aktuelle ferjesambandet, etter at sentral tjenesteleverandør settes i drift. Trafikanten kan bruke sin AutoPASS-brikke til å betale med på ferjer, eventuelt benytte et nytt AutoPASS-ferjekort på de sambandene hvor brikkebetaling ikke er innført. Sentral tjenesteleverandør gjør at trafikanten kan knytte sin AutoPASS-brikke opp mot en lokal avtale om rabatt på ferje, og følge opp sitt kundeforhold med passeringer og saldo, knytte brikken mot kjøretøyet osv. Systemet settes i drift første halvår 2018.

## 10. Virkninger og måloppnåelse

I det etterfølgende er målstrukturen i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* og handlingsprogrammet presentert. Videre er virkninger og måloppnåelse omtalt innenfor hvert av de tre hovedmålene i meldingen.

Virkningene i handlingsprogrammet omfatter ikke midler til byvekstavtaler. Tiltakene i byvekstavtalene kan få betydelig innvirkning på måloppnåelsen for kollektivtransport, sykkel og gange. Virkningene gjelder heller ikke tiltak som gjennomføres av Nye Veier AS.



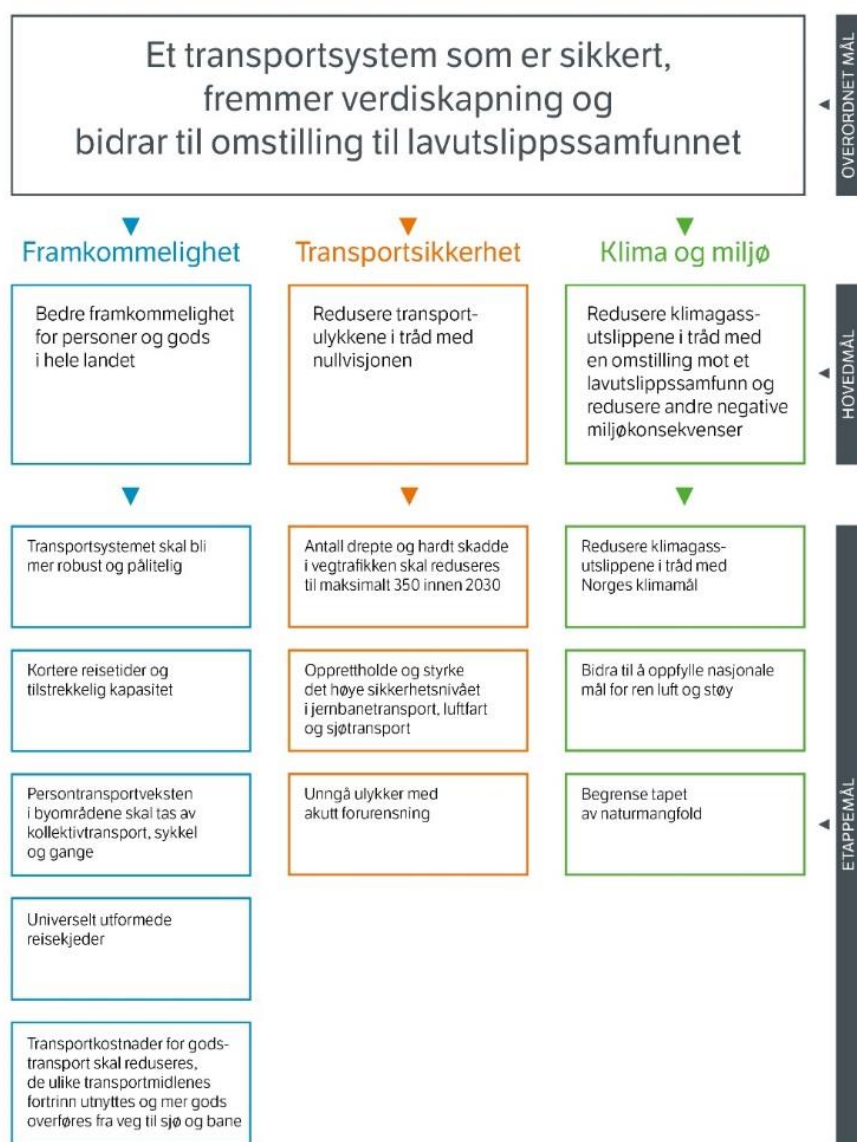
Foto: Knut Opeide

Det er gjennomført samfunnsøkonomiske analyser av enkelte av programområdetiltakene, hovedsakelig trafiksikkerhetstiltak. I tillegg til de beregnede samfunnsøkonomiske virkningene kommer netto ringvirkninger, jf. Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Transportetatene og Avinor samt Nye Veier arbeider videre med å utvikle metoder for beregning av netto ringvirkninger. Nyttens av drift og vedlikehold inngår ikke i beregningene. Standarden på drift og vedlikehold er imidlertid fastsatt på grunnlag av samfunnsøkonomiske analyser på områder hvor det har vært mulig å gjennomføre kvantitative analyser av sammenhengen mellom standard og nytte. Heller ikke den samlede nytten ved å ta igjen etterslepet er beregnet, men nytten av å ta igjen etterslepet på vegdekker og vegfundament er tidligere anslått til 15 mrd. kr.

## 10.1. Mål i Nasjonal transportplan

Statens vegvesens handlingsprogram er utarbeidet på grunnlag av målstrukturen i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, som er vist i figur 10.1. Under regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er det gitt tre hovedmål for framkommelighet, transportsikkerhet og klima og miljø. For hvert hovedmål er det utarbeidet flere etappemål. Under hvert etappemål er det fastsatt indikatorer som transportetatene rapporterer årlig på gjennom Prop. 1 S statsbudsjettet. Nedenfor er det også omtalt virkninger på en del indikatorer som ikke tilhører målstrukturen, men som er med å synliggjøre innsatsen innenfor viktige områder. For deler av indikatorene er det mulig å beregne virkningene av investeringstiltak på forhånd, mens andre indikatorer måles og rapporteres i etterkant av hvert år.

Figur 10.1. Målstrukturen i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, som også gjelder for handlingsprogrammet.



## 10.2 Samfunnsøkonomisk nytte

Tabell 10.2. Samfunnsøkonomiske virkninger av investeringstiltak som åpner i perioden 2018–2023. Nye Veiers prosjekter og tiltak i bymiljø- og byvekstavgiftene inngår ikke.

Indikatorer for samfunnsøkonomisk nytte	Forventet virkning i perioden 2018–2023
Netto nytte (mill. kr)	2 250
Reduserte transportkostnader (mill. kr)	230
Reduserte transportkostnader for næringslivet (mill. kr)	64

Den samfunnsøkonomiske effekten av prosjekter som åpner for trafikk i perioden 2018–2023 framgår av tabell 10.2. Dersom netto nytte er positiv, er tiltaket samfunnsøkonomisk lønnsomt. Virkning av byvekstavgiftene og Nye Veiers prosjekter inngår ikke i tabellen. De samfunnsøkonomiske konsekvensene beregnes for prosjektets levetid, som er satt til 40 år.

Samlet sett er den samfunnsøkonomiske netto nytten i 2018–2023 på 2,2 mrd. kr for tiltakene som forventes åpnet i perioden og hvor det er gjennomført analyser. De store prosjektene gir til dels store gevinster i form av reduserte transportkostnader for trafikantene og næringslivet, men samtidig krever de store investeringer. Transportkostnadene består av tidskostnader, kjøretøykostnader, ferjekostnader og nytte av nyskapt trafikk. Reduserte transportkostnader utgjør 230 mill. kr og de reduserte transportkostnadene for næringslivet er på om lag 64 mill. kr.

Det er i all hovedsak beregnet netto nytte av store prosjekter, og i liten grad av programområdetiltak. Blant annet forventes det at investering i gang- og sykkelveger og universell utforming kan ha betydelig samfunnsøkonomisk gevinst, men den kan være vanskelig å beregne. Virkninger av utbedringsstrekningene er først mulig å beregne på en god måte når planleggingen har kommet lenger.

## 10.3 Framkommelighet

Tabell 10.3. Status og endring i perioden 2018–2023, framkommelighet. Nye Veiers prosjekter og tiltak i byvekstavgiftene inngår ikke.

Indikatorer for framkommelighet og avstandskostnader	Status ved inngangen til perioden 2018–2023	Forventet virkning i perioden 2018–2023
<b>Transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig</b>		
Stengt riksveg målt i timer* (fjelloverganger)	970	Reduseres
Redusert framkommelighet på riksveg ( <i>indikatoren skal utvikles</i> )		
<b>Kortere reisetider og tilstrekkelig kapasitet</b>		

Sum reduksjon i reisetider på riksvegnettet (sum av reisetid lette kjøretøyer før/etter), minutter		127
Andel sykkelreiser	4,5	Øker
<b>Persontransportveksten i byområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange</b>		
Endring i trafikkarbeidet med personbil for byområdet	Rapporteres i forbindelse med den enkelte byvekstavtale	
Endring i transportmiddelfordelingen		
<b>Universelt utformede reisekjeder</b>		
Antall holdeplasser på riksvegnettet som er universelt utformet	695	370
Antall kollektivknutepunkter som er universelt utformet langs riksveg	39	36
<b>Transportkostnader for godstransport skal reduseres, de ulike transportmidlenes fortrinn utnyttes og mer gods overføres fra veg til sjø og bane</b>		
Utvikling av effektiviteten i godstransport ved bruk av SSBs prisindeks for transport og lagring	Se omtale nedenfor	
Utvikling i utvalgte konkurranseflater sjø - veg: Import på containere vs lastebil		
Utvikling i utvalgte konkurranseflater jernbane - veg: Pendlertog vs innenlands transport av stykk gods på veg		
<b>Indikatorer som ikke inngår i målstrukturen i Meld. St. 33 (2016–2017) <i>Nasjonal transportplan 2018–2029</i></b>		
Antall km tilrettelagt for gående og syklende**	2150	I by/tettsted 77 Utenfor by/tettsted 188
Antall km riksveg åpnet for trafikk	10 586	439
Antall skredutsatte punkter som blir utbedret (mindre skredtiltak kommer i tillegg)		63
Antall km nye kollektivfelt på riksveg***	90	7
Reduksjon i antall km riksveg uten gul midtlinje	1 250	216
Antall km ny firefelts veg med fysisk atskilte kjøreretninger åpnet for trafikk	785	104
Antall km riksveg med midtrekkverk på to- eller trefelts riksveger	300	61
Antall km riksveg med etablert forsterket midtoppmerking		280
Antall døgnhvileplasser	45	19
Antall kontrollplasser	51	11
Antall rasteplasser	670	20
Antall kjettingplasser	44	3
Antall røde Veg-ROS-punkter som utbedres	300	31

\*Omfatter fjellovergangene rv 7 Hardangervidda, rv 52 Hemsedalsfjellet, E134 Haukelifjell, E6 Dovrefjell, E16 Filefjell, E6 Saltfjellet, E6 Kvænangsfjellet, E6 Sennalandet, E6 Hatter og E10 Bjørnfjell. Inkluderer planlagt vedlikehold.

\*\*Gang- og sykkeltiltak som bygges som en del av bymiljø-/byvekstavtalene kommer i tillegg.

\*\*\*Kollektivfelt som bygges som en del av bymiljø-/vekstavtalene kommer i tillegg.

### Transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig

Et robust og pålitelig transportsystem er viktig særlig for næringslivets transporter.

Fjellovergangene på rv 7 Hardangervidda, rv 52 Hemsedalsfjellet, E134 Haukelifjell, E6

Dovrefjell, E16 Filefjell, E6 Saltfjellet, E6 Kvænangsfjellet, E6 Sennalandet, E6 Hatter og E10 Bjørnfjell var stengt til sammen om lag 970 timer vinteren 2015–2016. En vesentlig del av dette var imidlertid planlagte stenginger på grunn av vegarbeid. Prosjektet E6 Kvænangsfjellet som åpner i perioden 2018–2023 ventes å redusere antall timer med stengte veger.

Tiltak innen vedlikehold, programområdene, fornying og store prosjekter vil bidra til et mer robust vegnett.

### Kortere reisetider og tilstrekkelig kapasitet

Reisetiden vil bli redusert med til sammen 127 minutter som følge av prosjekter som åpner for trafikk i 2018–2023. Nye Veiers prosjekter er ikke inkludert.

Det anslås at 439 km riksveg vil bli åpnet for trafikk og at 216 km veg vil få gul midtlinje i perioden 2018–2023.

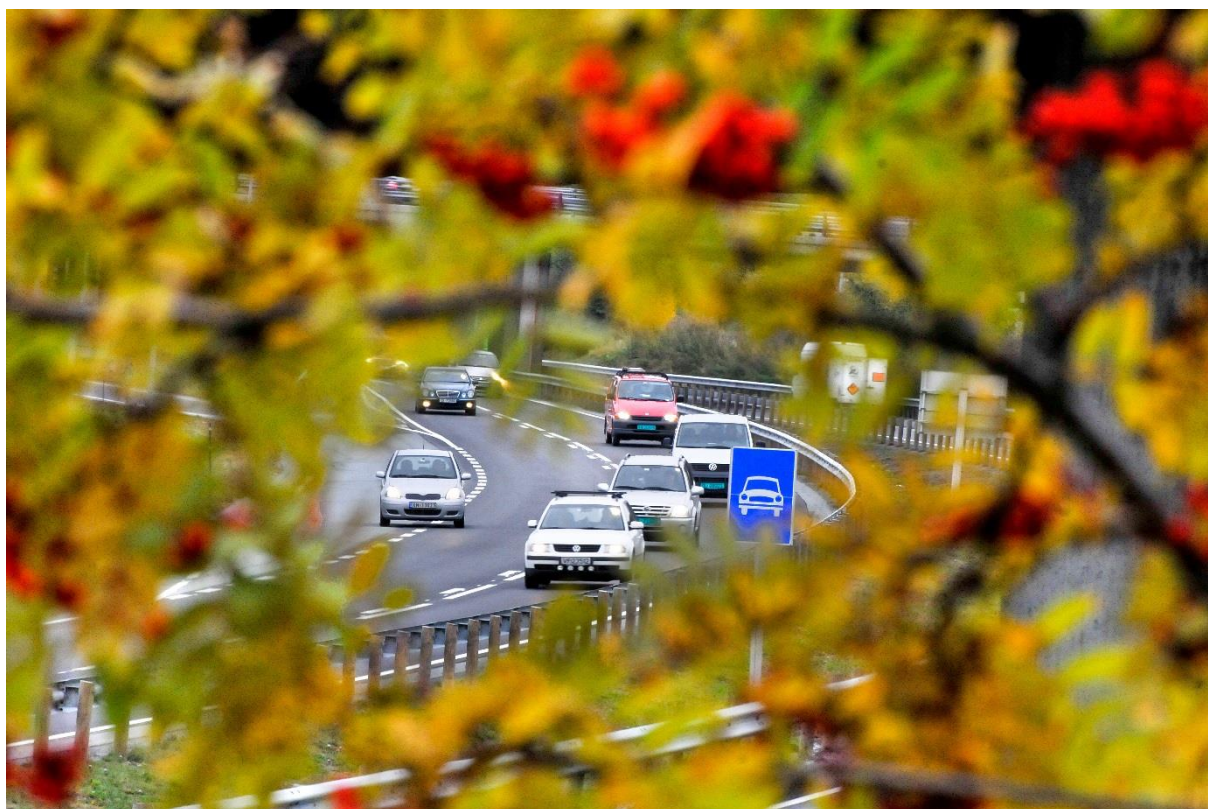


Foto: Knut Opeide

Investeringene i handlingsprogrammet utenfor de ni byområdene er anslått å gi 370 universelt utformede holdeplasser og 36 knutepunkter, i tillegg til 7 km kollektivfelt. Det tilrettelegges 70 km for gående og syklende i byer og tettsteder med mer enn 5 000 innbyggere, og 179 km utenfor.

### **Persontransportveksten i byområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange**

Nullvekstmålet innebærer at kollektivtrafikken må bygges ut for å møte den forventede befolkningsveksten. Endring i trafikkarbeid og transportmiddelfordeling i de største byområdene, inkludert andel sykkelreiser, vil bli rapportert som en del av oppfølgingen av bymiljø-/byveksttaltene.

At flere går og sykler vil gi positiv effekt på nærmiljø, helse og klima. Tilrettelegging for disse transportformene er dessuten arealeffektivt, og bidrar til hele reisekjeder med universell utforming. Økt sykling og gåing er viktig for å nå nullvekstmålet for personbiltrafikk i de største byområdene, og beregninger viser at 40–60 prosent av veksten i antall reiser i de ni største byområdene kan tas med sykling og gåing. Stortinget har fastsatt et mål om 20 pst. sykkelreiser i byene.

### **Transportkostnader for godstransport skal reduseres, de ulike transportmidlenes fortrinn utnyttes og mer gods overføres fra veg til sjø og bane**

Reduserte avstandskostnader mellom regioner er viktig for konkurransevnen til næringslivet og for å utvikle robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner. Eksempler på tiltak som reduserer kostnadene er vegutbedringer som gir kortere kjørelengde, jevnere kjøring og større fart. Bompenger er et eksempel på tiltak som øker transportkostnadene.



Foto: Knut Opeide



I handlingsplanperioden 2018–2023 planlegges det for åpning av flere riksvegstreknings for modulvogntog. Det vil bli nærmere avklart i løpet av høsten hvor disse midlene skal benyttes slik at de gir størst mulig effekt for transportnæringen. De store prosjektene som åpner i 2024–2029 vil åpne for ytterligere strekninger. I tillegg kommer effekten av mindre tiltak i siste periode.

Det skal utvikles indikatorer for måling av :

- Utviklingen av effektiviteten i godstransporten
- Utvikling i utvalgte konkurranseflater sjø-veg
- Utvikling i utvalgte konkurranseflater jernbane-veg

For vegtransport er statistikkgrunnlaget tilfredsstillende, mens det er mangelfullt for de andre transportformene. Det må avklares med Kystverket og Jernbanedirektoratet hvilken datakilde som skal benyttes dersom vegtransport skal sammenliknes med de øvrige transportformene når det gjelder prisutvikling.

## 10.4 Trafikksikkerhet

Tabell 10.6. Status og endring i perioden 2018–2023, trafikksikkerhet. Nye Veiers prosjekter og tiltak i byvekstavgiftene inngår ikke.

Indikatorer for trafikksikkerhet	Status ved inngangen til perioden 2018–2023	Forventet virkning i perioden 2018–2023
<b>Antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken skal reduseres til maksimalt 350 innen 2030</b>		
Reduksjon i antall drepte og hardt skadde som følge av SVV sine investeringer	791*	24
<b>Indikatorer som ikke inngår i målstrukturen i Meld. St. 33 (2016–2017) <i>Nasjonal transportplan 2018–2029</i></b>		
Antall km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere som oppfyller minimumsstandarden i Nasjonal transportplan 2014–2023 med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker		Om lag 1 500

\*Status i 2016

Etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2030 i stortingsmeldingen om NTP 2018–2029 innebærer en reduksjon på nær 60 prosent sammenlignet med gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde i 2013–2016. Målet i Meld. St. 26 (2012–2023) *Nasjonal transportplan 2014–2023* om maksimalt 500 drepte og hardt skadde i 2024 beholdes som et delmål. I 2016 var det 791 drepte og hardt skadde i vegtrafikken, hvilket er 31 flere enn det som er nødvendig utvikling dersom vi skal være på rett kurs i forhold til etappemålet. Det må derfor gjennomføres tiltak i planperioden 2018–2023 som sikrer at vi får bedre progresjon enn det vi har hatt de siste årene.

Investerings tiltakene i handlingsprogrammet er beregnet å gi en reduksjon i antall drepte og

hardt skadde på 24. I tillegg kommer virkningen av tiltak i byvekstavtalene og Nye Veiers prosjekter samt kampanjer og tiltak innenfor trafikant og kjøretøy.

Møteulykker og utforkjøringsulykker står for til sammen om lag 55 prosent av alle drepte og hardt skadde i vegtrafikken. På riksvegnettet er møteulykker den største utfordringen. I 2018–2023 er det prioritert 109 km ny firefelts veg, etablering av midtrekkverk på 61 km to- og trefelts veger og forsterket midtoppmerking på 280 km riksveg. I tillegg vil enkelte av utbedringsstrekningene få en breddeutvidelse som åpner for at forsterket midtoppmerking kan etableres. I tillegg kommer også prosjektene til Nye Veier AS.

I statsbudsjettet for 2015 ble det satt som mål at det innen utgangen av 2019 skal være etablert forsterket midtoppmerking på alle eksisterende riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere med asfaltert bredde  $\geq 7,5$  meter, der blant annet hensynet til gående og syklende er tilstrekkelig ivaretatt. Målet vil ikke bli nådd fullt ut, hvilket i hovedsak skyldes at forsterket midtoppmerking på eksisterende veg bør etableres i forbindelse med reasfaltering, og på enkelte strekninger vil dette først skje etter 2019. Det vil også bli etablert forsterket midtoppmerking på strekninger som ikke omfattes av målet. Dette gjelder nye vegprosjekter og utbedringsstrekninger som i dag er for smale og som utvides til  $\geq 7,5$  m.

Utforkjøringsulykker skjer spredt, og ofte på veger med lav trafikk. I Meld. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* videreføres ambisjonen om at alle riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere innen 1. januar 2024 skal oppfylle gjeldende krav for utforming og omfang av siderekverk, ettergivende master, profilert kantlinje og utbedring eller skilting av farlige kurver. Der det ikke er siderekverk skal det utføres nødvendig utbedring av terrenget langs vegen. Kostnadene er høye og ambisjonen nås ikke fullt ut.



Midtrekkverk på E6 ved Dal i Akershus. Foto: Knut Opeide

Den teknologiske utviklingen har hatt stor betydning for den positive utviklingen i antallet drepte og hardt skadde, og muligheten som teknologien gir er en viktig årsak til at vi forventer å kunne ta nye steg i retning av nullvisjonen. Det er for eksempel bred enighet om at autonome kjøretøyer åpner for at vi i framtiden kan få en langt sikrere vegtrafikk enn vi har i dag. Men det er langt fram før trafikkbildet blir dominert av slike kjøretøyer. Statens vegvesen vil arbeide for å framskynde utbredelsen av ny kjøretøyteknologi med positiv trafiksikkerhetseffekt.

### Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet

Det er avgjørende at alle sentrale aktører i trafiksikkerhetsarbeidet bidrar med målrettet innsats dersom trafiksikkerhetsmålet skal nås. Statens vegvesen har i samarbeid med blant andre Trygg Trafikk, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, fylkeskommunene og storbykommunene utarbeidet en nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg for perioden 2018–2021. Innenfor risikoatferd i trafikken er det valgt ut tre innsatsområder; fart, rus og bilbelte. Se for øvrig kapittel 3.3 om trafikant og kjøretøy. Statens vegvesen vil være en viktig aktør innenfor alle disse områdene. Kriteriene for bruk av streknings-ATK og punkt-ATK og fartsgrensekriteriene revideres, og Statens vegvesen vil i samarbeid med politiet se nærmere på potensialet for mer effektiv bruk av fotoboksene på eksisterende strekninger med punkt-ATK og streknings-ATK. Videre vil etaten rette en særlig innsats for økt utbredelse av kjøretøyer med alkoholås. Det vil bli satt inn målrettede tiltak for å fange opp trafikanter som av ulike årsaker velger å ikke bruke belte. Det vil også bli rettet økt oppmerksomhet mot feilsikring.

Statens vegvesen vil i planperioden samarbeide med Trygg Trafikk om tiltak som fremmer trafikksikkerhetsarbeidet i fylkeskommuner og kommuner. Statens vegvesen vil blant annet bidra i arbeidet med å revidere veilederen for kommunale trafikksikkerhetsplaner, og med faglig innhold i et nettbasert innføringskurs om trafikksikkerhet for ansatte i fylkeskommuner og kommuner.

Etaten arbeider for å øke deltakelsen på oppfriskningskursene Bilfører 65+ og vil videreutvikle trafikksikkerhetskurs for eldre fotgjengere. Statens vegvesen og Norsk motorcykelunion har i 2017 revidert den nasjonale strategien for motorsykel og moped og vil følge opp tiltak rettet mot trafikant, kjøretøy og veg. Etaten vil blant annet legge til rette for å gjennomføre årlige trafikksikkerhetsdager for motorsykel og initiere etablering av trafikksikkerhetsteam med motorsykeleksperter som kan brukes til bevisstgjøring og dialog.

## 10.5 Klima og miljø

Tabell 10.7. Status og endring i perioden 2018–2023, klima og miljø. Nye Veiers prosjekter og tiltak i byveksttaltene inngår ikke.

Indikatorer for miljø	Status ved inngangen til perioden 2018–2023	Forventet virkning i perioden 2018–2023
<b>Redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål</b>		
Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren målt i CO <sub>2</sub> -ekvivalenter/år (tonn) (utslipp fra trafikk første år etter åpning)*	9 900	-40 000
<b>Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy</b>		
Antall byer hvor nasjonalt mål for NO <sub>2</sub> overskrides**	2	Reduseres
Antall byer hvor nasjonal mål for PM <sub>10</sub> overskrides**	5	Reduseres
Antall personer utsatt for et innendørs støynivå over 38 dB	Om lag 13 000	-800
<b>Begrense tapet av naturmangfold</b>		
Utbedring av konflikter mellom naturmangfold og transportnett	Konfliktene er utbedret	-
<b>Indikatorer som ikke er en del av målstrukturen i Nasjonal transportplan 2018–2029</b>		
Antall prosjekter med stor eller meget stor negativ konsekvens for naturmangfold***	-	1

\*Teknologisk utvikling av kjøretøyene utover vedtatte virkemidler inngår ikke. Reduserte utslipp pga. lav- og nullutslippsferjer inngår ikke.

\*\*De nasjonale målene revideres fra 2017. Dette er anslag for de nye nasjonale målene.

\*\*\*Gjelder prosjektet E39 Bjørset–Skei.

### Redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål

Utslippene i ikke-kvotepliktig sektor i EU skal reduseres med 30 pst. frem til 2030, sammenliknet med 2005-nivå. EU-kommisjonens forslag til innsatsfordelingsforordning omtaler et kvantifisert norsk mål på 40 pst. I Meld. St. 41 (2016–2017) *Klimastrategi for*

*2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid* foreslås det et arbeidsmål at klimagassutslippene i transportsektoren skal reduseres med 35–40 pst. i 2030 fra 2005.

Ved inngangen til handlingsprogramperioden er klimagassutslippene fra vegtransporten på 9,9 millioner tonn. Det forventes en reduksjon av utslippene i 2018–2023 som en følge av avgifter og økonomiske insentiver til kjøp og bruk av lav- og nullutslippskjøretøyer. Det er et mål i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* at nye privatbiler, bybusser og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøyer etter 2025. Videre er det et mål at nye tyngre varebiler, 75 pst. av nye langdistansebusser og 50 pst. av nye lastebiler skal være nullutslippskjøretøyer og varedistribusjonen i de største bysentrene tilnærmet nullutslipp, innen 2030. Statens vegvesen bidrar med utvikling av beslutningsgrunnlag, regelverk og tilrettelegging av infrastruktur. Nullvekstmålet i byene vil også bidra til klimagassreduksjon i årene fram til vi har en utslippsfri kjøretøypark. I tillegg ventes tilrettelegging for overføring av gods fra veg til bane og sjø og effektivisering av godstransport på veg å bidra.

Utbyggingsprosjektene som gjennomføres i 2018–2023 er beregnet å gi en reduksjon i utslippene fra trafikken i åpningsåret på 40 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Totale utslipp fra anleggsmaskiner og produksjon av stål, betong og asfalt til nye anlegg, inkludert utslipp i utlandet, er beregnet til totalt om lag 130 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. I tillegg kommer effekten av programområdetiltak, og Nye Veiers prosjekter. Samferdselsdepartementet skal utarbeide en handlingsplan for fossilfrie anleggs- og byggeplasser sammen med underliggende etater. Statens vegvesen samarbeider med andre store utbyggere, leverandører og forskningsmiljøer om å redusere utslipp fra produksjon og legging av asfalt og sement og fra betong, stål og diesel gjennom prosjektet «Krav til klimakutt i konkurransegrunnlag» (KraKK). Det er aktuelt å gjennomføre forsøk i noen prosjekter for å redusere klimagassutslippene fra anleggsvirksomheten.

Regjeringen vil sikre at alle nye riksvegferjer benytter lav- eller nullutslippsløsninger. Nye kontrakter er ventet å redusere utslippene fra riksvegferjedriften med minst en tredel eller over 100 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter pr. år fram mot 2024. Utslippsreduksjonen kan bli vesentlig større enn dette dersom teknologiutviklingen går raskt. Ferjer er nærmere omtalt i kapittel 9.

### **Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy**

Konsentrasjonene av NO<sub>2</sub> i norske byer har vært svakt nedadgående de siste årene, men grensene i forurensningsforskriften og de nasjonale målene overskrides fremdeles i de største byene. Nivåene ventes å reduseres som følge av innfasingen av null- og lavutslippsbiler, lavutslippssoner og miljødifferensierte bomtakster. Forurensningsforskriftens grenser for svevestøv ventes å overholdes de fleste steder i perioden. Det må fortsatt gjennomføres tiltak som piggdekkavgift, støvbinding, feiing/renhold og miljøfartsgrenser i problemområder, for å overholde kravene.

Støy vil fortsatt være en helse- og trivselsutfordring for mange mennesker bosatt langs riksveg i 2018–2023. Statens vegvesen vil gjennomføre støytiltak på boliger og bygge støyskjermer som sikrer at kravet i forurensningsforskriften overholdes langs riksveg. Det nasjonale målet om 30 prosent reduksjon av antall personer med mer enn 38 dB innendørs støynivå innen 2020 vil likevel bli utfordrende å nå. Antallet var ved i 2014 grovt anslått til om lag 13 000. Reduksjonen på riksvegnettet som følge av nye investeringstiltak i 2018–2023 er anslått til om lag 800 personer. I tillegg kommer effekten av Nye Veiers prosjekter og økt andel null- og lavutslippskjøretøyer.

### Begrense tapet av naturmangfold

Vi er forpliktet til å sikre en bærekraftig bruk av naturen i tråd med grunnlovens §112 og i samsvar med de nasjonale målene i St.meld. 14 (2015–2016) *Natur for livet – norsk handlingsplan for naturmangfold*. I KVUer og annen strategisk planlegging legges det vekt på å ivareta områder som er viktige for å opprettholde økosystemtjenester og økologiske sammenhenger i landskapet (grønn infrastruktur). Tiltak som forringer verneområder eller verdifulle naturområder unngås så langt som mulig ved å velge en annen trasé. Deretter vurderes avbøtende tiltak, restaureringstiltak eller økologisk kompensasjon. Ett prosjekt som åpner i 2018–2023, E39 Bjørset–Skei, vurderes å gi stor eller meget stor negativ konsekvens for naturmiljø. Miljøskadelige kjemikalier fases ut og erstattes med mindre miljøskadelige kjemikalier/metoder.

Det er kartlagt at ca. 60 innsjøer ikke har tilfredsstillende kjemisk kvalitet på grunn av salt og/eller metaller fra vegavrenning, og arbeidet med saltreduksjon og renseløsninger for overvann fra veger skal fortsette. Der det oppdages uakseptable saltskader skal det iverksettes tiltak. Vannforskriften skal følges opp med ferdigstilling av tiltak innen fristen. Statens vegvesen skal også jobbe for å redusere marin plastforsøpling og spredning av mikroplast til vannforekomstene.

### Kulturminner og kulturlandskap

Inngrep i kulturminner og kulturlandskap er irreversible skader, og også disse verdiene skal ivaretas i planlegging, bygging og drift av veger. Statens vegvesen er forpliktet til å følge opp intensjonene i Den europeiske landskapskonvensjonen i planlegging, drift og vedlikehold av anlegg i rurale og urbane områder.



Foto: Sverre Hjørnevik – Kongevegen over Filefjell

Statens vegvesen skal i 2018–2023 ivareta objektene i Nasjonal verneplan slik at den kulturhistoriske verdien opprettholdes. Dette gjelder fredede objekter og objekter i statlig eie eller med uavklart eierskap. For kulturminner som er i bruk skal det alltid vurderes om nye vegtiltak kan gjøres mindre omfattende for å sikre hensynet til verneverdiene. For kulturminner som er ute av bruk, skal tilrettelegging for allmenn bruk være et mål. Dette kan skje i samarbeid med lokale og regionale myndigheter eller frivillige organisasjoner.

Veger, gater og plasser skal planlegges, prosjekteres, utformes, bygges og vedlikeholdes på en måte som gir en helhetlig og god arkitektur, i tråd med statens arkitekturpolitikk.

### Dyrket jord

Hensynet til dyrket jord skal ivaretas i planleggingsprosesser, og vurderes både når det gjelder arealbruk, trasévalg og utbyggingsstandard. Der hvor omdisponering ikke kan unngås skal det fokuseres på kvalitet framfor kvantitet, slik at den mest drivverdige jorda sikres best mulig. Nye kompensasjonsarealer skal ikke anlegges før vi kan dra nytte av erfaringer fra pilotprosjektet i forbindelse med E18 Retvet – Vinterbro.

## 1 1. Tilskuddsordninger (unntatt by)

### 1 1.1. Økonomisk ramme

Tabell 11.1. Tilskuddsordninger. Mill. 2018-kr.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018–2023
Kap. 1320 – Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	180	200	220	240	270	300	1 410
Kap. 1320 – Post 62 Skredsikring fylkesveger	758	761	759	759	759	759	4 559
Kap. 1320 – Post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger	75	100	110	110	110	110	615
Tilskudd fylkesveger inkl. tunnelsikkerhetsforskrift	1 326	1 326	1 326	1 326	1 326	1 326	7 956
Kap. 1330 – Post 75 Tilskudd for reduserte bompengerakster utenfor byområdene	510	510	510	510	510	510	3 060

### 1 1.2. Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

Hovedintensjonen med rentekompensasjonsordningen var å stimulere til økt aktivitet i fylkeskommunene ved å redusere finanskostnadene. For årene 2010–2014 var den årlige lånerammen på 2 mrd. kr. For årene 2015–2017 var den årlige lånerammen på 3 mrd. kr. Det er for 2018 ikke foreslått ny låneramme.

Med utgangspunkt i lånetilsagn gitt for årene 2010–2017 på totalt 19 mrd. kr og forutsatt nedbetaling er det lagt til grunn et tilskudd på 1 416 mill. kr i perioden 2018–2023.

Det er ikke øremerket midler fra rammetilskuddet til utbedring av flaskehalsen for tømmertransporten på fylkesveg i regjeringens budsjettforslag for 2018. Statens vegvesen avventer derfor foreløpig videre arbeid med konkretisering av mulige tiltak for et slikt tilskudd. I den grad fylkeskommunene selv vil prioritere midler til slike tiltak på fylkesvegnettet, vil Statens vegvesen bistå som ellers gjennom sams vegadministrasjon.

### 1 1.3. Tilskudd til skredsikring på fylkesveger

Det er lagt til grunn en ramme knyttet til tilskudd til skredsikringstiltak på fylkesvegnettet på om lag 4 559 mill. kr i perioden 2018 – 2023. Dette er i tråd med Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*.

Midlene til skredsikring på fylkesveg er en tilskuddsordning, hvor staten bidrar med en bestemt sum, og fylkene har ansvaret for prosjektgjennomføring og eventuelt



kostnadsøkninger. Hovedprinsippet for fordelingen mellom fylkeskommunene er fortsatt å benytte skredfaktor fra prioriteringsmodellen for skredsikringstiltak.

Det kreves egenandel fra fylkeskommunene som minimum tilsvarer størrelsen på merverdiavgift (mva) som fylkeskommunen får refundert for det aktuelle prosjektet.

Tabell 11.2. Fylkesvise planleggingsrammer til skredsikringstiltak på fylkesveg. Mill. 2018-kr.

Fylke	Fordeling 2018–2023 eks. mva
Østfold	
Akershus	31,6
Oslo	
Hedmark	6,1
Oppland	69,4
Buskerud	28,6
Vestfold	4,1
Telemark	137,7
Aust-Agder	4,1
Vest-Agder	61,2
Rogaland	102
Hordaland	838,4
Sogn og Fjordane	1274
Møre og Romsdal	618,1
Trøndelag	153*
Nordland	379,4
Troms	466,1
Finnmark	385,6
Sum	4559,4

## 11.4. Tilskudd til gang- og sykkelveger

Det er lagt til grunn en ramme knyttet til tilskudd til gang- og sykkelveger på 615 mill. kr i perioden 2018 - 2023. Dette er i tråd med Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*.

Midlene skal benyttes til kommunale og fylkeskommunale veger for å stimulere til helhetlige sykkelpakker i kommuner og fylker som ønsker å satse på gående og syklende. Tilskudd fra ordningen krever en egenandel på minimum 50 pst. fra tilskuddsmottaker, som tidligere.

## 11.5. Tilskudd til fylkesveger

Det er lagt til grunn en ramme knyttet til tilskudd til fylkeskommunene på om lag 7,9 mrd. kr i perioden 2018 - 2023. Dette er i tråd med Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Tilskuddet vil være del av det fylkeskommunale rammetilskuddet på Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett. Tilskuddet til fylkeskommunene

kan brukes til å fornye og ruste opp fylkesvegnettet. Midlene blir fordelt mellom fylkeskommunene på grunnlag av en kartlegging av vedlikeholdsetterslepet på fylkesveger. Den økonomiske kompensasjonen som ble gitt i forbindelse med iverksettelsen av tunnelsikkerhetsforskriften på fylkesveg i 2015, blir også videreført til 2019.

## 11.6. Tilskudd for reduserte bompengeretakster utenfor byområdene

Det er lagt til grunn en ramme knyttet til tilskudd for reduserte bompengeretakster utenfor byområdene på om lag 3 mrd. kr i perioden 2018 – 2023. Dette er i tråd med Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Tilskuddsordningen benyttes til en generell reduksjon i bompengeretakstene utenfor byområdene, anslagsvis på 10 pst. Hovedformålet med ordningen er å redusere bompengebelastningen. Videre er tilskuddet ment å motivere bompengeselskapene til gjennomføring av bompengerereformen. For å motta tilskuddet må bompengeselskapene være knyttet til et av de regionale bompengeselskapene og må også legge om til nytt takst- og rabattsystem.

## 12. Byområdene

### 12.1. Økonomisk ramme

Den økonomiske rammen knyttet til bymiljø-/byvekstavtalene i de ni største byområdene vises i tabellen nedenfor. Rammene til store prosjekter kommer i tillegg. Riksvegmidler til bymiljø-/byvekstavtaler er beskrevet i kapittel 5.4. I tillegg håndterer Jernbanedirektoratet midler til utvikling av knutepunkter og stasjoner som kan inngå i forhandlingene om byvekstavtaler gjennom rammene på post 73, kap. 1352.

Tabell 12.1. Økonomisk ramme for tiltak i de ni største byområdene. Mill. 2018-kr.

Post	2018–2023	2024–2029	2018–2029
Kap. 1320 – post 30 Programområdemidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler	10 434	13 596	24 030
Kap. 1330 – post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	8 478	15 666	24 144
Kap. 1330 – post 61 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv.	5 244	0	5 244
Kap. 1330 – post 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler	3 354	8 598	11 952
<b>Sum bymiljø- og byvekstavtaler</b>	<b>27 510</b>	<b>37 860</b>	<b>66 360</b>

## 12.2. Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

Rammen til særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter er på 8 478 mill. kr i 2018–2023.

Tilskuddet omfatter følgende fem prosjekter:

- Metrobuss i Trondheim, utbygging pågår
- Bussveien på Nord-Jæren, utbygging pågår
- Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen, byggestart i 2018/2019
- Fornebu-banen i Oslo og Akershus, byggestart i 2020
- Ny metrotunnel gjennom Oslo mellom Majorstuen og Bryn, byggestart i 2024–2029

Det er usikkerhet om framdriften for flere av disse prosjektene. Den nærmere fordelingen av midlene på post 63 må derfor bestemmes når nødvendige avklaringer foreligger. I tabellen nedenfor vises en skisse basert på hva vi vet nå, men usikkerheten er stor.

Tabell 12.2. Statlige midler til store fylkeskommunale kollektivtrafikkprosjekter, mill. 2018–kr

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018–2023	2024–2029
Metrobuss Trondheim	185	450	340	300	75	–	1 350	150
Bussveien Nord-Jæren	300	1370	1330	1175	1025	100	5 300	–
Bybanen til Fyllingsdalen	300	840	920	740	270	30	3 100	–
Fornebu-banen	–	70	400	650	1220	1220	3560	2440
Metro-tunnel gjennom Oslo	–	–	–	–	–	–	–	8 700
Sum post 63	785	2730	2990	2865	2590	1350	13 310	11 140

I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er det avsatt mest statlige midler til store kollektivprosjekter i siste seksårsperiode. For å oppfylle inngåtte avtaler er behovet størst i første seksårsperiode (jf. tabell 12.2). Rammefordelingen i stortingsmeldingen samsvarer dermed ikke med det reelle behovet i første seksårsperiode.

## 12.3. Post 61 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. og 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler

Kap. 1330 – post 61 og 64 er midler fra belønningsordningen. Begge belønningsordningene er avgrenset til de ni største byområdene, jf. Meld. St. (2016–2017) *Nasjonal transportplan*

kapittel 5.8.1. Post 61 er midler til de byområdene som har belønningsavtaler, men ennå ikke byvekstavtaler. Post 64 er belønningsmidler til de byområdene som har bymiljø- eller byvekstavtale. Rammen på de to postene er på til sammen 8 598 mill. kr i 2018–2023. Fordelingen mellom post 61 og 64 blir avhengig av i hvilken takt det inngås byvekstavtaler. Fordelingen av belønningsmidlene mellom byområdene blir bestemt gjennom byvekstavtalene, eller av Samferdselsdepartementet etter søknad om belønningsmidler fra dem som ikke har byvekstavtale.

## 12.4. Bymiljø- og byvekstavtaler

Til programområdetiltak i bymiljø- og byvekstavtaler er det avsatt om lag 10,6 mrd. kr i 2018–2023. Bymiljøavtaler ble innført med Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* som regjeringens viktigste verktøy for å bidra til å nå målet om at veksten i persontransporten i de større byene skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing. Det ble åpnet for å inngå bymiljøavtaler med ni byområder: Oslo/Akershus, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Nord-Jæren, Kristiansandsområdet, Grenland, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Tromsø. Det er nå inngått bymiljøavtale med Trondheim/Sør-Trøndelag (2016) og Oslo/Akershus (2017).

I 2015 lanserte regjeringen byutviklingsavtaler for å få bedre styring av arealbruken og bedre samordning mellom arealbruk og transport. Deretter har Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) arbeidet med å utvikle dette verktøyet som en måte å følge opp arealdelen i bymiljøavtalene. Det er i 2017 inngått en byutviklingsavtale med Oslo og Akershus, som en oppfølging av bymiljøavtalen.



Eksempler på ulike kombinasjoner av virkemidler for å nå nullvekstmålet. Illustrasjon: Statens vegvesen

Regjeringen har i desember 2016 besluttet å slå sammen bymiljøavtale og byutviklingsavtale til én felles avtale; byvekstavtaler. Det er nå inngått byvekstavtale med Bergen/Hordaland (2017) og Nord-Jæren (2017).

De fire avtalene som er inngått er basert på St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* og gjelder fram til 2023. Det er åpnet for reforhandling av avtalene til byvekstavtaler som vil bli basert på Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–*

2029. Dette vil skje i 2018. Samtidig er det åpnet for forhandlinger om byvekstavtaler med de resterende fem byområdene i 2018.

### Trondheim

Bymiljøavtalen for Trondheim omfatter porteføljen i dagens Miljøpakke Trondheim, riksvegtiltak, som er forutsatt finansiert over programområdene på Statens vegvesens budsjett, og tiltak finansiert med belønningsmidler. I tillegg inngår statlig finansiering av 50 pst. av prosjektkostnadene for Metrobuss trinn 1 i Trondheim.

I bymiljøavtalen er det lagt til grunn at belønningsmidlene videreføres innenfor en ramme på 1 190 mill. kr i perioden 2017–2023. Dette tilsvarer 170 mill. kr per år. I tillegg er det lagt til grunn 1 mrd. kr i tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing langs riksveg i avtaleperioden. Dette tilsvarer 125 mill. kr per år.

Porteføljen i dagens avtale omfatter veg- og jernbaneprosjekter og programområdetiltak for kollektivtrafikk, syklist og gående. De store riksvegprosjektene er E6 Jaktøya – Klett – Sentervegen og rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger. Tiltak for Metrobussen vil omfatte både større ombygginger av veger og gater langs hovedrutene for Metrobussen, utbygging av knutepunkter og omstigningspunkter, samt en omfattende portefølje av mindre tiltak på tilstøtende veger og gater for Metrobussen. Riksvegtiltak som er forutsatt finansiert over programområdene omfatter tiltak for kollektivtrafikken, syklist og gående på E6 og rv 706.

I bymiljøavtalen forplikter staten seg til å bidra med 50 prosent av kostnadene for Metrobussen. Kostnadene er anslått til om lag 3 mrd. kr. Det statlige bidraget utgjør per dags dato 1,5 mrd. kr. Statens endelige bidrag blir fastsatt av Stortinget i ordinære budsjettprosesser på bakgrunn av gjennomført KS2 eller byggeplan. For 2018 er det vurdert et behov for om lag 185 mill. kr over kap. 1330 post 63. For perioden 2018–2023 er det vurdert et behov for om lag 1 350 mill. kr i statlige midler. Metrobussen er et helhetlig busskonsept med høy kvalitet på veginfrastruktur, teknisk infrastruktur, publikumsområder og bussmateriell. Metrobussen skal gi et tilbud som i stor grad tilsvarer bybanens kvaliteter: god komfort, høy standard på billettering, holdeplasser og vognmateriell og rask framføring med god framkommelighet og regularitet. Det skal etableres tre hovedlinjer fram til august 2019.

### Oslo og Akershus

Bymiljøavtalen for Oslo og Akershus omfatter porteføljen i Oslopakke 3, jernbaneinvesteringer, programområdetiltak langs riksveg for kollektivtrafikk, sykling og gåing samt tiltak finansiert med belønningsmidler. I tillegg inngår statlig finansiering av 50 pst. av prosjektkostnadene for Fornebubanen.

For å konkretisere arealdelen i bymiljøavtalen har staten ved Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune i juni 2017 framforhandlet en byutviklingsavtale for perioden 2017–2023. Avtalen regulerer hvordan partene vil samhandle for å følge opp føringene i Regional plan for areal og transport i Oslo

og Akershus. Ved revidering av bymiljøavtalen i 2018 har regjeringen bestemt at denne skal integreres med byutviklingsavtalen til en felles enhetlig avtale; byvekstavtale.

I bymiljøavtalen er det lagt til grunn at belønningsmidlene videreføres innenfor en ramme på 1 960 mill. 2016-kr i perioden 2017–2023. Dette tilsvarer 280 mill. kr per år. I tillegg er det lagt til grunn 2 mrd. kr i tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing langs riksveg i avtaleperioden. Dette tilsvarer 285 mill. kr per år.

Staten dekker 50 prosent av kostnaden til Fornebubanen, slik prosjektet er avgrenset i avtalen. Kostnadene er anslått til om lag 12 mrd. kr. Statens halvdel utgjør per dags dato om lag 6 mrd. kr. For perioden 2018–2023 er det vurdert et behov for om lag 3 560 mill. kr over kap. 1330 post 63. Det er ikke behov for statlige midler i 2018 fordi det finnes ubrukte tidligere bevilgede midler. Statens endelige bidrag til Fornebubanen blir fastsatt av Stortinget i den ordinære budsjettprosessen på bakgrunn av gjennomført KS2 og endelig finansieringsplan.



Foto: Knut Opeide

Fornebubanen går fra Fornebu til Majorstuen og blir 8,3 km lang, hvorav 3,1 km i Bærum og 5,2 km i Oslo. Det planlegges seks stasjoner samt en basestasjon på Fornebu for hensetting og service av vogner. Banen føres inn på det ordinære T-banenettet ved Majorstuen og trafikken planlegges for en pendel gjennom fellestunnelen.

I KVV Oslo-navet er det foreslått en ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum mellom Majorstuen og Bryn via Bislett, Stortinget, Grünerløkka og Tøyen. Oslo kommune har tatt initiativ til å begynne å utrede Metrotunnelen i samarbeid med øvrige parter. Metrotunnelen vil bli en del av forhandlingen om byvekstavtale med Oslo og Akershus i 2018. Kostnaden er grovt vurdert til om lag 17,4 mrd. kr. Statens andel utgjør per dags dato om lag 8,7 mrd. kr. Byggestart vil sannsynligvis ligge i andre seksårsperiode. Arbeidet med planlegging av tunnelen har startet opp. Stortinget har uttalt at denne bør ses i sammenheng med planlegging av Majorstuen stasjon.

Oslopakke 3 er en viktig del av bymiljøavtalen. Ny revidert lokal Oslopakke 3-avtale for perioden 2017–2036 ble inngått 5. juni 2016 mellom Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. I den lokalt vedtatte avtalen foreslås det å innføre nytt takstsystem med tids- og miljødifferensierte takster i tre ulike trinn. I trinn 1 innføres tids- og miljødifferensierte bompengetakster i eksisterende bomsnitt i Oslo. Endringen ble innført fra 1. oktober 2017. Trinn 2 forutsetter supplerende bompengesnitt på Oslos bygrense fra Romerike og Follo. Samtidig planlegges nye bomsnitt i Oslo. Det innføres avgift også for elbiler. Målet lokalt er å innføre trinn 2 den 1. mars 2019. Det er inngått en lokal tilleggsavtale for gjennomføringen av trinn 2. Trinn 3 innebærer at takstene økes ytterligere for lette nullutslippskjøretøyer. Hydrogenbiler er fortsatt unntatt betaling i bomringen. Det er et lokalt mål å innføre trinn 3 fra 1. mars 2020.

Stortinget har godkjent trinn 1 gjennom behandlingen av Prop. 86 S (2016–2017) Oslopakke 3 – revidert avtale for perioden 2017–2036 og forslag til nytt takstsystem med tids- og miljødifferensierte bompengetakster.

### Bergen

Samferdselsdepartementet, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune har en avtale om midler fra belønningsordningen for perioden 2015–2018. I byvekstavtalen er det lagt til grunn at belønningsmidlene videreføres med 200 mill. kr per år i perioden 2017–2023. I 2017 ble det tildelt 100 mill. kr ekstra i belønningsmidler. Partene er i byvekstavtalen enige om å vurdere størrelsen på belønningsmidlene på nytt ved reforhandlingen av byvekstavtalen våren 2018.

I byvekstavtalen er det lagt til grunn 1 500 mill. kr i avtaleperioden til programområdetiltak langs riksveg for kollektivtrafikk, sykling og gåing. Dette tilsvarer 215 mill. kr per år.

Prosjektene og tiltakene i byvekstavtalen skal bidra til å nå målene og legge til rette for høy arealutnyttelse i sentrale områder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken.

Gjennom byvekstavtalen er staten forpliktet til å bidra med 50 prosent av kostnaden for Bybanen til Fyllingsdalen. Bybanen kobles på eksisterende strekning ved Nonneseter i Bergens sentrum og går til Spelhaugen i Fyllingsdalen. Strekningen er 10 km lang og får 8 stopp, hvorav et underjordisk stopp ved Haukeland sykehus. Om lag halvparten av strekningen går i tunnel. Et grovt anslag viser en kostnad på om lag 6,2 mrd. kr for

utbygging av Bybanen til Fyllingsdalen. Statens andel er per dags dato 3,1 mrd. kr. Endelige kostnader vil foreligge etter KS2, som planlegges til høsten 2017. Kostnadstallene etter KS2 vil være grunnlag for statens bidrag.

Det planlegges for byggestart i 2018/2019. Forberedende arbeider med utfylling i Store Lungegårdsvannet er satt i gang i 2017. Banen forventes å kunne åpnes for trafikk før sommeren 2022. For 2018 er det vurdert et behov for om lag 300 mill. kr over kap. 1330 post 63. For perioden 2018–2023 er det vurdert et behov for 3 100 mill. kr i statlig andel.



Foto: Henriette Erken Busterud

Parallelt med forhandlingene om byvekstavtale er det utarbeidet et forslag til ny bypakke for Bergen. Bypakken med sine prosjekter og tiltak er en del av byvekstavtalen. Bypakken «Miljøløftet» vil bli lagt fram for Stortinget høsten 2017.

For å oppnå det nødvendige inntektsnivået er det i Miljøløftet foreslått å supplere gjeldende bompengeordning med nye bomsnitt slik at en større del av trafikken omfattes av bompengeordningen. Det er foreslått et takstopplegg med tids- og miljødifferensierte takster.

I Miljøløftet legges det til grunn å bygge ut Bybanen videre mot Fyllingsdalen først og deretter mot Åsane. I tillegg inngår høykvalitets kollektivløsning mot vest. Av disse inngår bare Bybanen til Fyllingsdalen i byvekstavtalen og Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Det sies imidlertid i stortingsmeldingen at det må legges til rette for en kontinuerlig utbygging av de planlagte bybanestrekningene, etter ferdigstilling av



banen til Fyllingsdalen. Bybanen til Åsane kan derfor bli gjenstand for vurdering ved reforhandlingen av byvekstavtalen våren 2018.

### Nord-Jæren

Prosjektene og tiltakene i byvekstavtalen skal bidra til å nå målene og legge til rette for høy arealutnyttelse i sentrale områder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken i tråd med Regionalplan Jæren. Bypakke Nord-Jæren med sine prosjekter og tiltak er en del av byvekstavtalen, jf. Prop. 47 S (2016–2017).

Byvekstavtalen legger til grunn at det avsettes 1,3 mrd. kr i avtaleperioden til framkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing langs riksveg. Dette tilsvarer i gjennomsnitt 185 mill. kr per år. Videre inngår midler fra belønningsordningen i byvekstavtalen. Det legges til grunn 100 mill. kr per år i belønningsmidler i avtaleperioden (pluss 70 mill. kr ekstra i 2017), men partene er enige om at størrelsen på belønningsmidlene blir gjenstand for ny vurdering i reforhandlingen av byvekstavtalen våren 2018.

Byvekstavtalen forplikter staten til å bidra med 50 prosent av kostnaden for Bussveien på Nord-Jæren. Bussveien er prosjektnavnet på et sammenhengende høykvalitets bussystem på Nord-Jæren. Prosjektet er delt inn i fire korridorer, der hovedsatsingene ligger på korridoren mellom Stavanger sentrum og Sandnes sentrum med arm til Forus, og korridoren fra Stavanger sentrum til Risavika i Sola kommune med sidearm til Kvernevik ring. Mellom Sundekrossen og Risavika planlegges Bussveien som en integrert del av Transportkorridor vest.

Kostnaden for Bussveien, inklusive bussveien i Transportkorridor vest, var totalt beregnet til 10,2 mrd. kr (2016–kr) da byvekstavtalen ble inngått. Dette tilsvarer 10,7 mrd. 2018–kr. Statens andel utgjør per dags dato om lag 5,4 mrd. kr. For 2018 er det vurdert et behov for om lag 300 mill. kr over kap. 1330 post 63. For perioden 2018–2023 er det vurdert et behov for 5,3 mrd. 2018–kr. Den endelige kostnaden vil bli bestemt basert på KS2 der dette er aktuelt, eller på byggeplan for anbud.

### Øvrige fem byområder

Det er aktuelt å starte forhandlinger om byvekstavtaler med de resterende fem byområdene (Tromsø, Kristiansand, Grenland, Buskerudbyen og Nedre Glomma) i 2018.

## 12.5. Byutredningene

Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i samarbeid med Jernbanedirektoratet, fylkeskommuner og kommuner i oppdrag å gjennomføre byutredninger. Hensikten med utredningene er å få et grunnlag for forhandlinger og reforhandlinger av byvekstavtaler og bymiljøavtaler, som svarer ut utredningsbehovet på en enklere måte enn å gjennomføre en hel KVVU. Byutredningene skal bygge på tidligere gjennomførte KVVUer og de konklusjonene

som ble gjort av regjeringen etter KS1. Disse KUVene er utarbeidet før nullvekstmålet ble vedtatt. Byutredningene skal derfor vise hvilke supplerende strategier og virkemidler som kan føre til at nullvekstmålet for persontransport med bil nås.

Det er to primære hensikter med byutredningene: De er et krav for å inngå byvekstavtaler som er basert på Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, men de skal også være et bidrag til arbeidet med neste revisjon av Nasjonal transportplan (NTP 2022–2033). Arbeidet skal derfor ferdigstilles og presenteres i to trinn. Trinn 1 skal ligge til grunn for forhandlinger om byvekstavtaler, mens trinn 2 skal være et bidrag for neste rullering av Nasjonal transportplan.

I Oslo og Akershus er det i 2016 og 2017 gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS1) av en nylig gjennomført KUV for Oslo–navet. Derfor er det ikke krav til byutredning for Oslo–området nå.

Byutredningene vil gi et godt faglig grunnlag for vurderinger av hvordan man kan nå nullvekstmålet i de enkelte byområdene. De vil også utgjøre et grunnlag for de kommende forhandlingene om byvekstavtaler. Gjennom forhandlingene vil det bestemmes hvilke virkemidler og tiltak som skal brukes for å nå nullvekstmålet.

## 12.6. Bypakker i mindre byområder

Byvekstavtalene og belønningsmidler til byvekstavtalene er avgrenset til de ni største byområdene. Det er imidlertid en rekke andre byområder som også har liknende utfordringer med hensyn til miljø og framkommelighet, og et stort behov for midler. I mindre byer er bypakker med bompengerekkering aktuelt for å finansiere tiltak, og for å påvirke trafikken. Bompengerekkering krever lokal tilslutning. Statens bidrag vil være midler til store prosjekter og/eller programområdetiltak. Staten har bare mulighet til å avsette midler til planlegging og bygging av riksvegtiltak.

I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* står det at bypakkene skal vurderes ut fra samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse, og at de må inneholde framkommelighets- og/eller trafiksikkerhetstiltak. I noen mindre byområder kan lokale forhold tilsi at man bør planlegge bypakkene ut fra et nullvekstmål for personbiltrafikken. Det er potensial for å øke sykkelandelen i små byer og tettsteder, og Stortinget legger til grunn et mål om 8 pst. sykkelandel på landsbasis. I tillegg det er det vedtatt et mål om 20 pst. sykkelandel knyttet til byene med byvekstavtale.

Samferdselsdepartementet har i brev av 21.6.16 til Vegdirektoratet fastsatt prinsipper for utforming av bypakker i mindre byområder. Prinsippene skal legges til grunn i planleggingen av bompengefinansierte bypakker i byområder som ikke er omfattet av ordningen med byvekstavtale.

Følgende prinsipper skal legges til for arbeidet med bypakker i mindre byområder:

1. Forslag om bompengefinansierte bypakker skal vurderes enkeltvis. Prioritering av midler til statlige prosjekter gjøres i forbindelse med Nasjonal transportplan, og eventuelle bypakker kan utvikles på bakgrunn av denne prioriteringen.
2. Det utvidede nytteprinsippet skal ligge til grunn dersom gjennomgangstrafikk skal betale bompenger. Det må i slike tilfeller dokumenteres at gjennomgangstrafikken har nytte av tiltakene som bompengene bidrar til å finansiere.
3. Bomstasjoner skal i hovedsak plasseres innenfor det geografiske området der de bompengefinansierte tiltakene gir nytte for bilistene. Plasseringen skal legge til rette for en effektiv innkreving og at de bilistene som betaler bompenger, drar nytte av tiltakene. Forslaget til bompengepakke må inneholde en vurdering av hvordan bilistene som betaler bompenger, får nytte av tiltakene.
4. Sammensetningen og omfanget av bypakkene skal fortsatt vurderes ut fra samfunnsøkonomisk lønnsomhet (for eksempel fra KVV/KS1) og måloppnåelse. Klima- og miljømål skal vektlegges, men må også veies opp mot andre relevante mål. Bypakkenes omfang må ikke økes som følge av mulighet for bompengefinansiering.
5. For at bompengennevning skal kunne vurderes i mindre byområder må bypakkene inneholde tiltak som øker framkommeligheten og/eller trafikksikkerheten i vegnettet.



Bomstasjon ved Skøyen i Oslo. Foto: Knut Opeide

Transportetatene vil samarbeide med kommuner og fylkeskommuner om en felles tilnærming til bypakker i mindre byer. I forbindelse med oppstart av arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033 er det aktuelt å gjennomføre utredninger av mål og utfordringer i hvert byområde. I handlingsprogrammet for 2018–2023 er riksvegmidler til mindre

byområder prioritert ut fra behov for midler, tiltakenes nytte og hvor langt prosessen med bypakker har kommet.

Bypakker er allerede etablert for Førde, Haugaland, Bodø og Harstad. I Ålesund, Molde, Kristiansund, Narvik, Hammerfest og Sør-Varanger er det tatt lokale prinsippvedtak om opplegg for bompengefinansiering. Det arbeides med bypakker i Moss, Tønsbergregionen, Arendal- og Grimstadregionen og Larvik. I tillegg kan det være aktuelt med bypakker i Mjøsbyen, Hønefoss og Farsund. I handlingsprogrammet er det for øvrig avsatt midler til en samferdselspakke i Volda-Ørsta som vil kunne inneholde flere tiltak for økt sykkelandel, og en sykkelbysatsing i de fire byområdene Steinkjer, Verdal, Levanger og Stjørdal.

## 13. Godstransport

### Framkommelighet for godstransporten



Foto: Knut Opeide

Regjeringen presenterer sin strategi for transport av gods i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan*. Transportetatene skal bidra til å legge til rette for gode konkurransevilkår for norsk næringsliv. De ulike transportmidlenes fortrinn skal utnyttes og samspillet mellom dem bedres. Alle transportformene skal bli mer effektive, sikre og miljøvennlige slik at transportkostnadene reduseres. Regjeringen vil legge til rette for at mer gods på de lange distansene transporteres på sjø og bane. Norsk godstransport må utvikles

slik at den kan bidra i det grønne skiftet. Transportetatene skal bidra til å redusere klimagassutslippene fra godstransport ved å stimulere til å ta i bruk miljøvennlig transportmiddelteknologi og alternative drivstoff samt effektivisere transport og logistikk. Det legges stor vekt på å stimulere til et taktskifte for hurtigere innfasing av ny teknologi.

For vegtransport framheves to viktige tiltak for å oppfylle regjeringens godsstrategi: trafikksikkerhetsnivået for godstransport på veg må opprettholdes og styrkes ved bedret utnyttelse av tilsyns- og kontrollinstansen gjennom styrket tverretattlig samarbeid, og det må legges til rette for økt bruk av modulvogntog. Se omtale nedenfor.

Kontrollplasser og døgnhvileplasser er sentral infrastruktur for høy trafikksikkerhet. Statens vegvesen har utarbeidet en nasjonal plan for kontrollplasser og en nasjonal plan for døgnhvileplasser. 13 nye kontrollplasser og 35 nye døgnhvileplasser planlegges etablert i handlingsprogramperioden. Med det vil det mangle to kontrollplasser før behovet er dekket. Nær 90 prosent av behovet for døgnhvileplasser vil være etablert. Jf. omtale i kapittel 5.3.

Det vises til kap. 10 om riksvegferjer og kap. 16 om ITS for oversikt over strategi og tiltak for hurtig innfasing av ny teknologi og økt bruk av ITS. Herunder framheves ferjestrategien og samarbeidsprosjektet mellom Finland og Norge, E8 Aurora Borealis, med løsninger for mer klimavennlig, sikrere og mer forutsigbar transport av gods. Videre vises det til kapittel 3.3 Trafikant- og kjøretøytilsyn for omtale av styrking av kontrollvirksomheten og satsing mot kriminell aktivitet. Disse områdene er sentrale for legge til rette for gode konkurransevilkår for norsk næringsliv.

God vegtilknytning til stamnetterminalene er viktig for et godt samspill mellom transportformene. Rv 282 Holmenbrua (Drammen havn) og E8 adkomst til Tromsø havn utbedres i 2018–2023. Rv 555 Sotrasambandet vil gi bedre forbindelse til Stureterminalen. E6 Hålogalandsbrua vil bidra til mer effektiv transport av gods som fraktes mellom nord og sør via jernbanekorridoren mellom Narvik og Oslo. For øvrig vises til omtale av store prosjekter i kapittel 18.

De fleste stamnetterminalene ligger sentralt i byområdene, og bypakkene vil i mange tilfeller inneholde tiltak for bedre og mer forutsigbar terminaltilknytning.

### **Strekninger som planlegges åpnet for modulvogntog**

En prøveordning for modulvogntog (vogntoglengde inntil 25,25 meter med totalvekt inntil 50/60 tonn) ble innført i 2008 på utvalgte strekninger. I september 2014 ble ordningen gjort permanent. Per oktober 2017 er om lag 3 950 km riksveg (inkludert på- og avkjøringsramper og mindre vegarmer) tillatt for modulvogntog. Dette utgjør om lag 38 pst. av hele riksvegnettet. Bare to korte strekninger har totalvekt begrenset til 50 tonn (rv 282 Holmen bru i Buskerud og E6 Tana bru i Finnmark). I tillegg er om lag 610 km fylkesveger og 100 km kommunale veger godkjent for modulvogntog. Dette er i hovedsak veger som fører fram til terminaler, industriområder og enkeltbedrifter.

Statens vegvesen legger til grunn at mest mulig av riksvegnettet, samt fylkesveger og kommunale veger som fører fram til viktige målpunkter, skal åpnes for modulvogntog. Før nye strekninger kan åpnes for modulvogntog må det vurderes om dette er forsvarlig med hensyn til trafiksikkerhet og framkommelighet. Det er utviklet objektive kriterier som omhandler bæreevnen til veger og bruer, stigningsforhold, framkommelighet i kurver og kryss og sikkerheten til gående og syklende. For å sikre at modulvogntog ikke blir stående fast på vinterføre, og dermed hindrer øvrig trafikk, settes tillatt totalvekt ned til 50 tonn i piggdekkperioden på lengre stigninger med over seks pst. stigning. Stigning i tunneler vurderes særskilt, fordi bratte tunneler gir økt risiko for brann i tunge kjøretøyer. Framkommelighet i kurver på smal veg (mindre enn 6,3 meter asfaltert bredde og kurveradius mindre enn 100 meter) og i kryss vurderes ved å simulere kjøring/sporing i et dataprogram.

Det er foretatt testkjøring hvor næringen var til stede, som viser at Statens vegvesen sine simuleringer av framkommelighet stemmer godt overens med virkeligheten. Gjeldende kriterier for vurdering av vegers egnethet for modulvogntog viser seg å harmonere godt med gjeldende normaler og lovverk. Statens vegvesen arbeider med å finne mulige løsninger (inkl. kontrollmuligheter) som kan medføre at et større vegnett kan åpnes uten at det får konsekvenser for trafiksikkerheten.

En omfattende gjennomgang av de viktigste riksvegene basert på kriteriene omtalt ovenfor, viser at en ytterligere utvidelse av riksvegnettet som kan tillates for modulvogntog i hovedsak forutsetter tiltak i vegnettet. Bare et fåtall vegstrekninger som gir reell nytte for modulvogntog kan åpnes uten tiltak. Disse vil bli tatt inn i veglistene som publiseres i april 2018.

Prioriterte vegprosjekter og utbedringsstrekninger fører til at om lag 300 km riksveg kan åpnes for modulvogntog i 2018 - 2023. I tillegg er det satt av 400 mill. kr ufordelt i 2018-2023 under programområdet utbedringstiltak som skal benyttes til mindre utbedringer av kryss og kurver for å kunne åpne flere riksvegstrekninger for modulvogntog. Det vil bli nærmere avklart i løpet av høsten hvor disse midlene skal benyttes slik at de gir størst mulig effekt for transportnæringen. I perioden 2024 - 2029 vil prioriterte vegprosjekter medføre at ytterligere om lag 800 km riksveg kan tillates for modulvogntog. I tillegg kommer effekten av mindre tiltak i siste periode.

For å få størst mulig effekt av riksveger som åpnes for modulvogntog er det viktig med adkomst til målpunkter som ligger langs fylkesveger og kommunale veger. Statens vegvesen vil informere fylkeskommuner og kommuner om de flaskehalsene som er påvist ved behandling av det store antallet enkeltsøknader, slik at de får mulighet til å vurdere prioritering av tiltak i sine økonomiplaner og årlige budsjetter.

## 14. Samfunnssikkerhet

### Utfordringer

Samfunnssikkerhet handler om å se transportsystemet som en integrert del av det å opprettholde samfunnets funksjonsevne, borgernes liv, helse og grunnleggende behov i normalsituasjonen og i en beredskaps-/krisesituasjon. Statens vegvesen skal som en sentral samfunnsaktør, fagetat og forvalter av infrastruktur utvikle og ivareta et miljøriktig, effektivt og sikkert vegnett.



Foto: Knut Opeide

En av hovedutfordringene for framkommelighet på veg er klimaendringene. Det vil være store regionale og lokale forskjeller, men klimaendringene vil i framtiden kreve økt forebyggende innsats. Mer nedbør øker risikoen for skred, flom og erosjon, lokale oversvømmelser og dreneringssvikt. Vegstrekninger langs kysten og undersjøiske tunneler vil i større grad bli utsatt for stigende havnivå og overskylling, som igjen øker risikoen for stengte veger. Tilsvarende kan store ulykker på vegnettet, som for eksempel brann i tunnel, brukollaps, eller terrorangrep mot veginfrastruktur eller trafikalt knutepunkt, føre til store skader på veginfrastruktur, med redusert framkommelighet og potensielt manglende omkjøringsalternativ.

Staten vegvesen overvåker trafikken og styrer blant annet lyskryss, trafikkbommer, datastyrte friteksttavler og fjernstyrte skilt via fjernstyringsystemer. Vegtrafikkentralene har en sentral rolle i overvåkingen av trafikken. Teknisk svikt eller dataangrep kan ha stor innvirkning på våre evne til å overvåke og styre trafikken.

### **Prioriteringer for å ivareta et robust og pålitelig transportsystem**

Samfunnssikkerhet er en integrert del i etatens planlegging av framtidens transportsystem. Statens vegvesen vil i 2018–2023 ha et tydelig fokus på samfunnssikkerhet som en forebyggingsstrategi, hvor klimatilpasning, beredskap og hendeshåndtering er en integrert del av normal drift. Etaten skal utvikle en pålitelig og robust infrastruktur og en organisasjon som fungerer under ulike former for påkjenninger.

Statens vegvesen vil:

- Sikre at samfunnssikkerhet og klimatilpasning ivaretas i riksvegutredningen, transportmodellene og generell transportplanlegging
- Som en del av det løpende revisjonsarbeidet, identifisere i håndbøker og kvalitetsprosesser hvor samfunnssikkerhet og klimatilpasning bør omtales spesielt
- Revidere og jevnlig oppdatere SAMROS 2: en oversikt over samferdsels- og/eller samfunnskritiske vegstrekninger og infrastruktur
- Systematisk kartlegge risikoer og sårbarheter langs vegnettet og videreutvikle det metodiske grunnlaget, herunder bruk av ulike kilder for kartdata

VegROS er en grovanalyse av risiko og sårbarhet for framkommelighetsbrudd på vegen, hvor det også gjøres en kategorisering av egnethet av omkjøringsruter. Tiltakene i 2018–2023 berører flere av de mest kritiske punktene og strekningene. Mange punkter utbedres, men flere steder vil tiltakene ikke være nok til å fjerne risikoen.

Statens vegvesen vil videre prioritere tiltak som sikrer at etaten kan håndtere de fleste hendelser som berører forvaltningsområdet, etter ansvars-, nærhets-, likhets- og samvirkeprinsippet. Etaten skal ha oppdaterte beredskaps- og hendelsesplaner, og øvelser skal gjennomføres på alle nivåer. Det skal samarbeides med relevante nasjonale og regionale aktører.

### **Prioriteringer i arbeidet med klimatilpasning og naturfare**

Klimatilpasning er et særlig prioritert område. Tiltak for å tilpasse veginfrastrukturen til effekten av nåværende eller framtidig klima vil bli vurdert. For å oppnå høy pålitelighet på vegnettet er overvåking, kartlegging og varsling av flom- og skredfare sentralt. Statens vegvesen vil:

- Utvikle prosess og veiledende dokumenter for ROS-analyser som inkluderer naturfare
- Gjennomføre tiltak på eksisterende vannveger og i forbindelse med nye vegprosjekter, som grøfterensk, utskifting av stikkrenner etc.
- Utarbeide risikoklasser for flom på veg
- Utvikle metodikk for levetidsvurderinger og kost-/nytteanalyser som tar hensyn til klimaendringer
- Prioritere kompetanse knyttet til naturfare og klimasårbarhet hos konsulenter, prosjekterende ingeniører og entreprenører



Klimahensyn skal være en del av beslutningsgrunnlaget ved prioritering av drift, vedlikehold og forvaltning av vegnettet. Resultater fra kartlegginger i VegROS skal følges opp med nærmere sårbarhetsanalyser der det er aktuelt. Statens vegvesen vil gjennomføre skredsikring og skredvarsling og gradvis etablere beredskapsplaner for naturfare (naturfareplan) i alle driftskontraktsoner.

Kompetanse på klimatilpasning skal økes, blant annet gjennom oppfølging av klimatilpasningstiltak og bedre erfaringsoverføring. Statens vegvesen samarbeider med andre aktører, som kommuner og fylkeskommuner gjennom «Naturfareforum» og internasjonale nettverk.

### Informasjonssikkerhet

Intelligente transportsystemer (ITS) utvikles på en rekke områder som del av et funksjonelt transportsystem. Dette gjør transportsystemet mer robust, samtidig som det åpner for nye risikoer og sårbarheter. I tillegg behandler og oppbevarer Statens vegvesen mye sensitiv og samfunnskritisk informasjon, herunder registerdata, personopplysninger, tekniske dokumenter over anlegg med videre. Statens vegvesen vil:

- Ved utvikling av nye ITS-løsninger sikre at informasjonssikkerhet ivaretas
- Identifisere og følge opp informasjonssystemer kritisk for etatens evne til å ivareta samfunnsoppdraget og understøtte totalforsvaret
- Opprettholde kapasitet til å oppdage og håndtere dataangrep
- Etterleve lover og forskrifter som regulerer informasjonssikkerhet, herunder personvernlovgivningen og sikkerhetsloven

### Prioriteringer knyttet til reservebrumateriell

Statens vegvesen har bruberedskap ved brutte veg-, bru- og ferjeforbindelser. En forutsetning for god bruberedskap er moderne reservebrumateriell, god logistikk, effektive lager samt rask gjenoppretting av brutte forbindelser. Eldre materiell som ikke tilfredsstiller dagens krav til bæreevne og effektiv håndtering blir utfaset. Statens vegvesen har avtale om samarbeid med Bane NOR SF og har nylig overtatt ansvaret for deres beredskapsmateriell for jernbanebruer. Videre er det inngått en overordnet samarbeidsavtale med Forsvaret, hvor det også foreligger avtale innen bruberedskap.

### Risikostyring

Risikostyring innen samfunnsikkerhet handler om å identifisere truslene mot transportsystemet og veginfrastrukturen. Dette kan være klimarelaterte hendelser, store ulykker på vegnettet, eller et terrorangrep mot vår transportinfrastruktur. Statens vegvesen vil i 2018–2023 prioritere vegstrekninger og vegobjekter (bruer, tunneler og ferjekaier) med særlig nasjonal eller regional betydning, eller som er særskilt sårbare med hensyn til klimapåkjenninger.

## 15. Intelligente transportsystemer (ITS)

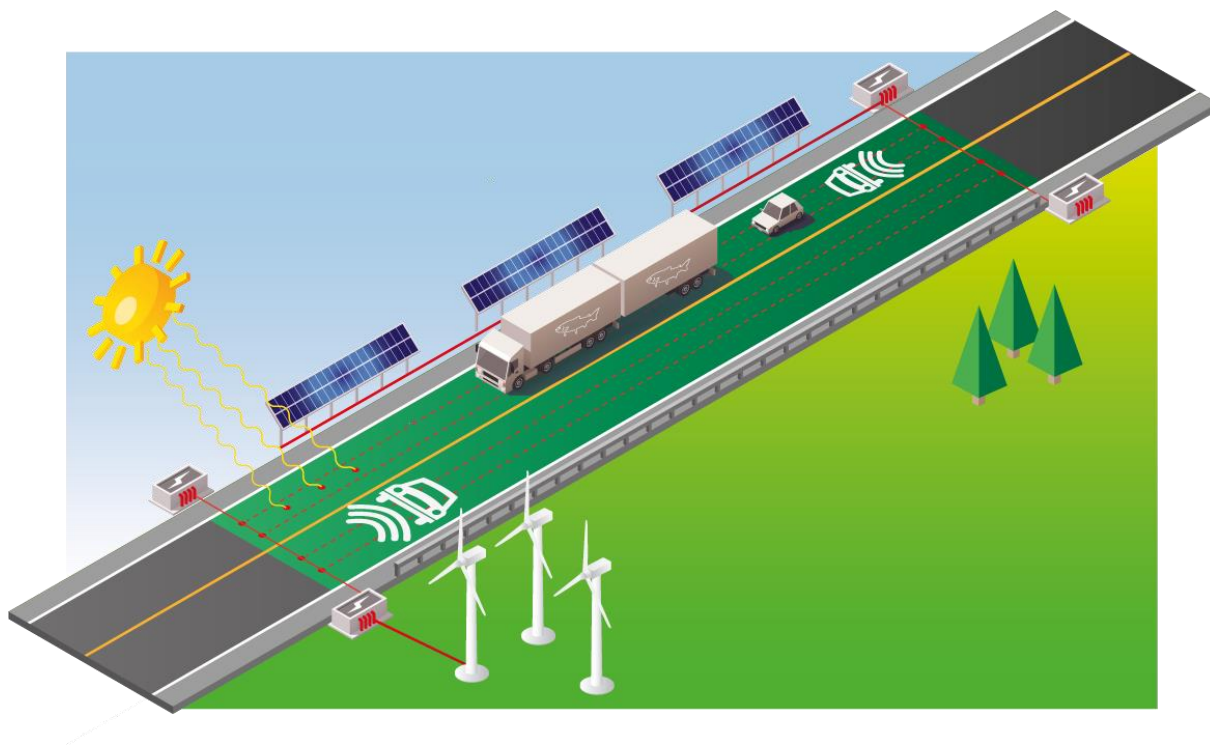
ITS omfatter løsninger som benytter informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) i transportsystemet. Hensikten er å bedre informasjonstilgang, påvirke atferd og forbedre transportløsninger og trafikkavvikling slik at man oppnår bedre framkommelighet, trafiksikkerhet, miljø og brukertilfredshet. Vi viser til kapittel 3.2 Forvaltning av riks- og fylkesveg (piloter) og 5.3 Programområdene (piloter, informasjonstavler etc.), for omtale av finansiering av ITS-tiltak. I tillegg inngår ITS-tiltak i de store vegprosjektene. Informasjonssikkerhet skal inngå som en integrert del av utviklingen av nye ITS-løsninger, jf. kapittel 14 Samfunnssikkerhet.

### Samvirkende ITS

Samvirkende ITS er teknologi som utnytter effektiv datautveksling mellom kjøretøyer og mellom kjøretøy og veg. Den tekniske utviklingen de siste årene har ført til at det er lettere å samle inn data, behandle data og sette sammen informasjon som kan gi stor nytteverdi for myndighetene og aktørene i transportsystemet. For å legge til rette for framtidens transportsystem og følge opp Meld. St. 27 (2015–2016) *Digital agenda* vil transportetatene og Avinor måtte avklare handlingsrommet og rammevilkårene for et framtidsrettet intelligent transportsystem. Målet er at Norge skal ligge i front innenfor intelligente transportsystemer der vegteknologi og selvkjørende kjøretøyer inngår, samtidig som personvern og informasjonssikkerhet ivaretas.

Statens vegvesen skal sammen med de øvrige transportetatene legge til rette for en nær framtid med stort innslag av samvirkende ITS og automatisert kjøring, både for biltrafikk, kollektivtransport og næringstransport. Denne utviklingen innebærer store endringer for samfunnet, transportsektoren og trafikantenes mobilitet og atferd. Dette vil legge føringer for vår virksomhet på flere områder og gi nye utfordringer blant annet når det gjelder infrastrukturen. Samtidig vil dagens kjøretøypark fortsatt kreve manuell styring. Vi står derfor ved et vegskille der det kreves både tradisjonell vegbygging samtidig som vi tar i bruk og legger til rette for ny teknologi. Statens vegvesen vil sikre at ny teknologi vil gi en sikker og kostnadseffektiv infrastruktur for framtiden. Sårbarhet ved ny teknologi må vurderes før tradisjonell infrastruktur utfases.

Statens vegvesen skal ivareta en regulatorrolle og være en ledende aktør for å utvikle lovgrunnlag og regelverk for ITS. Etaten vil som myndighet også ha et ansvar for å sikre at ITS-løsninger overholder annet regelverk, for eksempel personvern og universell utforming. Den må bidra til at det finnes kontrollinstanser for etterlevelse av lovpålagte krav. Statens vegvesen skal ta en aktiv rolle i internasjonal standardisering og harmonisering slik at norske behov og interesser blir hensyntatt og verdsatt. Statens vegvesen vil ha et ansvar for å utvikle forskrifter under ITS-loven og tilstøtende lovverk, samt nasjonale retningslinjer på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Disse skal sikre harmonisering av norske ITS-løsninger uavhengig av forvaltningsnivå og vegeier.



Illustrasjon: Statens vegvesen/Colourbox

Infrastruktur for trafikkdata vil være byggeklosser i et framtidig system med stadig mer automatisert kjøring. Statens vegvesen vil videreutvikle helhetlige trafikkinformasjonstjenester, Vegvesen trafikk, reisetidssystemet, web-kamera og Vegvær.

Trafikkstyringssystemene på vegtrafikksentralene skal bli mer effektive og det skal etableres et nasjonalt tilgangspunkt for transportrelaterte data i tråd med ITS-direktivet, som vil støtte utviklingen av samvirkende ITS og automatisert kjøring. Videre skal det etableres et system for innsamling, bearbeiding, lagring og tilgjengeliggjøring av sensordata fra kjøretøyer i trafikk. Et enhetlig vegsystem skal sikres gjennom å etablere retningslinjer og utviklingsplaner for instrumentering av vegnettet. Innsamling og distribusjon av virksomhetskritiske trafikkdata skal effektiviseres. Det skal etableres en løsning for å kunne samle store mengder data fra interne og eksterne datakilder. Dette vil gi underlag for avanserte analyser og håndtering av store mengder data.

### Piloter

Det er avsatt 450 mill. kr i perioden 2018–2023 til gjennomføring av piloter for samvirkende ITS (C-ITS) og automatiserte transport, samt nødvendig standardiseringsarbeid. I størrelsesorden 20 pst. av dette avsettes til å klargjøre og forberede Statens vegvesens regulatorrolle, se avsnittet ovenfor.

Statens vegvesen skal ha en ledende rolle som tilrettelegger for piloter for utprøving av ny teknologi og nye ITS-løsninger. Kompetanseutvikling, innovasjon og involvering av næringsliv og forsknings- og universitetsmiljøer vil stå sentralt. Statens vegvesen har også en viktig rolle som døråpner mot internasjonale nettverk og prosjekter. Etatens viktigste oppgave som tilrettelegger er å sørge for et godt datagrunnlag for ITS, både dynamiske og

statiske data, slik at vi oppfyller ITS-direktivets intensjon om sammenhengende tjenestenivå for ITS i Europa. Her vektlegges tilgjengelighet og kvalitetssikrede data. Piloteringen vil omfatte håndtering av store datamengder og hvordan disse kan stilles til disposisjon for andre aktører, og som bidrag til Statens vegvesens egne arbeidsprosesser.

Det er et mål at pilotene skal være med på å tilrettelegge for et mer forutsigbart vegnett ved å demonstrere hvordan C-ITS kan implementeres. Videre skal de bidra til å redusere omfanget av uønskede hendelser på vegnettet, og tilrettelegge for et skifte fra fossilt drivstoff til fornybar energi og for nullvekst i byområdene. Aktuelle tema for piloter kan være utprøving av selvkjørende tunge biler, nødvendig infrastruktur og systemer for selvkjørende biler, styrking av næringstransport gjennom automatiserte og målrettede kontroller og ivaretagelse av tunnelsikkerhet med C-ITS. I byområdene vil aktuelle tema kunne være selvkjørende biler i begynnelsen og slutten av en reise («first and last mile»), uttesting av operatørsenter, nye betalings- og kontrollsystemer for å motivere til økt elektrifisering av bilparken, «Mobility as a service» (MaaS) og C-ITS tiltak i by.

Pilotene skal ses i sammenheng med øvrig FoU-satsing og utviklingen av Nasjonal vegdatabank. Instrumentering og etablering av infrastruktur for piloter vil ses i sammenheng øvrig ITS-infrastruktur.

Grensekorridoren E8 fra Skibotn til Kolari er i samarbeid mellom norske og finske myndigheter valgt som testområde for intelligente transportsystemer (ITS) i arktisk klima – E8 Aurora-Borealis. Første fase omfatter testing av kjent teknologi, som vil bli videreført med testing av nye teknologiske løsninger og kjøretøyer. Hensikten er å effektivisere næringstransporten og gi tryggere persontransport.

Utviklingsprosjektet «Ny by – ny flyplass Bodø» ønsker å være et pilotprosjekt for en ny, smart, kompakt og miljøvennlig framtidsby i nordområdene. Det skal testes ut bruk av nye teknologiske løsninger innen energieffektivitet, transport og miljø. Det er aktuelt å etablere et FoU-prosjekt knyttet til en testarena for autonom transport fra sentrum til flyplassen, finansiert av «Horizon 2020».

## 16. Statens vegvesens internasjonale virksomhet

Statens vegvesen har følgende tre formål med sin internasjonale virksomhet:

- Tilførsel av ny kunnskap som skal styrke den faglige utviklingen i organisasjonen
- Bedre samordning av grensekryssende planer, prosjekter og transportert i Norden og nordområdene
- Bidra til regelutvikling innen veg- og vegtrafikkområdet i Norge gjennom å påvirke og oppfylle forpliktelser om å implementere EU-regelverk innenfor rammen av EØS-avtalen

Statens vegvesen trenger kunnskap fra utlandet. Utveksling av kunnskap skjer i ulike fora og gjennom ulike metoder. I 2018–2023 vil en stor del av kunnskapsutvekslingen skje ved deltakelse i tverrfaglige organisasjoner som Nordisk vegforum, Conference of European Directors of Roads og World Road Association, samt i en rekke fagspesifikke organisasjoner. Deltakelse i internasjonal FoU utgjør også en viktig del av kunnskapstilførselen, som omtalt i kapittel 3.4.

I 2018–2023 vil Statens vegvesen sammen med de andre nordiske transportetatene (veg og bane) satse på et strukturert samarbeid om grensekryssende planer, prosjekter og transporter. Det er et mål å samordne planer over grensene gjennom strategiske valg og prioriteringer i arbeidet med nasjonale transportplaner.

Statens vegvesen skal tilpasse sitt arbeid med EØS-saker og deltakelse i EU-komiteer og arbeidsgrupper til Samferdselsdepartementets EØS-strategi og halvårslige arbeidsprogrammer for EØS-saker. EØS-arbeid skjer både i EU-kommisjonen og i FNs økonomiske kommisjon for Europa. Det er viktig å ha oversikt over pågående og planlagt utvikling av regelverk innen EU som angår etatens ansvarsområder. I de kommende år vil arbeidet med EU-kommisjonens nye mobilitetspakke stå sentralt. Mobilitetspakken omfatter regelverksforslag om vegprising og det europeiske bompengesystemet, sosiale forhold i vegtransporten/kabotasje og forslag til etablering av et overvåkings- og rapporteringssystem av klimagassutslipp fra tunge kjøretøyer.

Statens vegvesen er opptatt av å anvende internasjonale standarder der det er mest hensiktsmessig. Bruk av internasjonale standarder er i prinsippet basert på frivillighet, men EU-retten kan i enkelte tilfeller gjøre det obligatorisk.

### Nordområdene

I regjeringens «Nordområdestrategi – mellom geopolitikk og samfunnsutvikling», 2017, vises det til at nordområdene er Norges viktigste utenrikspolitiske interesseområde. Infrastruktur er ett av fem områder som regjeringen særlig prioriterer. Det er regjeringens mål at utvikling av transportsystemet i nord skal legge til rette for regional utvikling og bidra til vekst og grønn omstilling for landsdelens næringsliv. I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* legges det opp til å investere ca. 3,3 mrd. per år gjennom hele perioden 2018–2029.

Gjennom samarbeidet mellom Russland, Finland, Sverige og Norge i BEATA (Barents Euro-Arctic Transport Area) ble det i 2013 etablert en felles Barents transportplan, der man la vekt på transportnettverkene og de viktigste grensekryssende korridorene. I det videre er det blant annet utarbeidet analyser av vegforbindelsene i korridorene med kartlegging av standard og flaskehalser. Transportplanen har stor nytte for nasjonal og regional transportplanlegging og -forvaltning og bidrar til å se grensekryssende transportforbindelser som en helhet. Felles Barents transportplan ble oppdatert i 2017. Statens vegvesen Region nord er gitt et særskilt ansvar for samarbeidet i Barentsregionen.

Mo i Rana, Narvik og Kirkenes er viktige godsknutepunkter i landsdelen, og utbygging av transportinfrastrukturen knyttet til veg, havn og jernbane vil ha stor betydning for utviklingen av transportsystemet i nordområdene.

Nord-Norge har ti grenseoverganger på riksvegnettet til Sverige (5), Finland (4) og Russland (1). En betydelig del av godstransporten til/fra Nord-Norge går i transitt gjennom Sverige og Finland der riksvegnettet er tillatt for modulvogntog. De viktigste grensekorridorene for godstransporten er E12 Umbukta (Nordland), E10 Bjørnfjell (Nordland), E8 Kilpisjärvi (Troms) og rv93 Kivilompolo (Finnmark). Store deler av sjømateksporten på veg i Nord-Norge går over disse korridorene. Gjennomføring av prosjektene rv93 Kløfta i Finnmark og rv77 Tjernfjellet/E6 Sørelva – Borkamo i Nordland vil bidra til å åpne de to utlandskorridorene for modulvogntog.

## 17. Effektiv gjennomføring

### Effektivitet i planlegging, utbygging, drift, vedlikehold og forvaltning

Statens vegvesen vil i perioden jobbe aktivt for å redusere kostnader. Dette kan i noen tilfeller innebære at vi må redusere ambisjonsnivået på ulike områder, eller kutte i oppgaver. I andre tilfeller vil det kreve endringer i måten å utføre oppgaver på, eller endringer i gitte rammebetingelser.

Etaten utarbeider nå blant annet nye rutiner for kostnadsstyring mellom KS1 og KS2, jf. Meld. St 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* og Innst. 460 S. (2016–2017). Dette innebærer at det skal fastsettes styringsmål på grunnlag av vedtatt kommunedelplan eller før oppstart av reguleringsplan, og styringsramme før oppstart av prosjektet. Endrede kostnader skal dokumenteres og begrunnes i en endringslogg som følger prosjektet. Vesentlige kostnadsendringer for prosjekter over 750 mill. kr skal legges fram for Samferdselsdepartementet. Prosjekter med kostnader mellom 200 og 750 mill. kroner skal internt i Statens vegvesen ha styringsmål som grunnlag for senere oppfølging. Dette innebærer at det i større grad legges vekt på kostnadsstyring i planleggingen, og at standard og løsninger i langt større grad enn tidligere må revurderes hvis prosjektkostnadene anslås å øke ut over fastsatt styringsmål. Det vil imidlertid kunne skje endringer i prosjektkostnadene etter hvert som prosjektet utvikles gjennom planleggingen og som ikke vil dekkes inn gjennom kutt for øvrig i prosjektet.

For å styrke styringen av etatens planarbeid vil det utvikles rutiner og verktøy for utarbeidelse av planprogrammer. Det settes krav til at alle planarbeider som startes må ligge inne i godkjent planprogram.

For å sikre effektiv gjennomføring av prosjekter i alle faser reviderer Statens vegvesen retningslinjer for styring av vegprosjekter og det utvikles tilhørende opplæringstiltak. Dette skal i tillegg til kostnadsreduksjoner også gi tidsbesparelser for mange prosjekter, som følge

av bedre styring og bedre overgang mellom planfasene og mellom planleggings- og gjennomføringsfasen.

I inneværende periode av Nasjonal transportplan, 2014–2017, er det gjort en rekke effektiviserende tiltak som nå videreføres og –utvikles. Det skal planlegges og bygges lengre, mer sammenhengende strekninger enn tidligere, og mindre prosjekter skal samles i større grad i prosjektpakker. Tiltaket som gir størst reduksjon i planleggingstiden er å starte reguleringsplanarbeidet direkte etter godkjent KVU/KS1, uten å først utarbeide kommunedelplan. Dette krever at KVUen er innrettet for å kunne gjøre dette, noe som kun gjelder for et fåtall store prosjekter. Det legges også opp til å bruke statlig plan i større grad for store prosjekter, og dette forventes å gi mer forutsigbarhet og mindre tidsbruk. Det er foreløpig besluttet bruk av statlig plan for prosjektene E10/rv 83/rv 85 Hålogalandsveien (planen er vedtatt), E39 Stord – Os, Ringeriksbanen og E16 Høgkasset – Hønefoss, E16 og jernbane mellom Stanghelle og Arna og E39 Lyngdal Vest – Ålgård. Det kan være aktuelt å be om statlig plan for flere prosjekter.

Statens vegvesen utarbeider en plan- og byggherrestrategi knyttet til prosjektgjennomføring, som er felles for alle prosjektfaser (planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde), samt overgangen mellom fasene. Hensikten med strategien er at planleggings- og byggherrevirksomheten utvikles slik at etaten blir godt rustet til effektiv gjennomføring av prosjekter, og slik at de totale kostnadene ved gjennomføring reduseres. Statens vegvesen vil løpende vurdere hvordan vi kan lære av andre, og ønsker i den sammenheng også sammenlikne priser eksempelvis med Nye Veier AS. Det er i denne sammenheng viktig at etaten i størst mulig grad har samme rammebetingelser som de vi skal sammenlikne oss med. Eksempelvis ønsker vi å ha muligheten til å engasjere entreprenører i en tidligere fase av prosjektene, på samme måte som Nye Veier AS.

Statens vegvesen skal øke etatens gjennomføringsevne på bygging av gang- og sykkelveg, for å øke sykkelbruken og nå målet om nullvekst i personbiltransporten i byene. En effektiv gjennomføring av et helhetlig og konkurransedyktig sykkeltilbud i byer med byvekstavtaler eller bypakker fordrer at tiltak og prosesser i større grad enn tidligere er enkle og kostnadseffektive, og at midler brukes der effekten er størst. Et effektivt tilbud skal etableres på tvers av eierskap til vegnettet og være godt koordinert med andre vegeiere. Enklere tiltak som sykkelfelt, sykling mot kjøreretning, fjerning av parkeringsplasser osv. er mest aktuelt på lavhastighetsveger og vil kreve god dialog med kommune og fylkeskommune.

### Effektiviseringsprogrammet

I tillegg til å redusere de eksterne kostnadene skal effektiviseringsprogrammet i Statens vegvesen som startet opp i 2014 som en oppfølging av Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* bidra til å redusere kostnadene til drift av Statens vegvesen med 10–15 % innen 2023, sammenlignet med forventet kostnadsutvikling uten effektivisering. Effektivisering i Statens vegvesen omfatter alle deler av virksomheten, som byggherre, planlegging, forvaltning, trafikant og kjøretøy og ledelse- og støtteprosesser. Effektivisering

skal bidra til at en større del av totalrammen blir brukt til blant annet drift og vedlikehold enn om det ikke hadde vært gjennomført effektivisering.

Det er i de økonomiske rammene forutsatt at effektiviseringsprogrammet skal gi en årlig reduksjon i disse kostnadene på 1 400 mill. kr innen utgangen av 2023. Potensialet for gevinstuttak i det enkelte år og størrelsen på de årlige effektiviseringsmålene for perioden, vil blant annet avhenge av hvilke virksomhetsutviklings- og effektiviseringstiltak som prioriteres i det enkelte år og forventet utvikling i totalrammene til Statens vegvesen. For å følge opp gjennomføringen av programmet vil det bli fastsatt årlige måltall for bemanning og tjenestekjøp.

Statens vegvesen har innført rutiner knyttet til å beskrive, kostnadsberegne, prioritere og følge opp virksomhetsutviklingstiltak. Denne styringen av prosjektporteføljen for virksomhetsutvikling skal bidra til effektiviseringen.

Statens vegvesen vil i større grad søke å sammenligne etatens ressursbruk på sentrale områder med andre virksomheter. Innenfor vegområdet vil sammenligning av kostnadsnivå av anleggsprosjekter kunne gi nyttige innspill i effektiviseringsarbeidet. I tillegg vil Statens vegvesen sammenligne ressursbruken på trafikant- og kjøretøyområdet, IKT-kostnader, anskaffelser og andre støttefunksjoner. Resultatene vil være viktige innspill for prioritering av tiltak i effektiviseringsprogrammet.

### Kompetanse og kapasitet

Statens vegvesen er en stor kunnskapsvirksomhet. Det er viktig for etaten å opprettholde et godt kompetansenivå og samtidig kunne videreutvikle kompetansen slik at Statens vegvesen kan være en effektiv samfunnsaktør. Digitalisering og ny teknologi for å øke effektiviteten er satsningsområder i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, noe som krever styrket kompetanse i etaten på disse områdene.

Organisasjon og mennesker skal utvikles slik at det sikres at Statens vegvesen har de menneskelige ressursene som er nødvendig for å realisere målene for etaten.

Innsatsområdene er:

- Attraktivitet og omdømme
- Ledelse og medarbeiderskap
- Kompetanse og kapasitet
- Systematisk læring og forbedring

I perioden 2018–2023 skal Statens vegvesen gjennomføre tiltak og tjenester med lavere bemanning enn i dag. Effektiviseringstiltak, styring av tjenestekjøp og bemanning er virkemidler som vil bli benyttet. Strukturendringer etaten står foran i 2018–2023, som regionreformen og ny tjenestestruktur på trafikant- og kjøretøyområdet, vil påvirke etatens behov for kompetanse og kapasitet.



## 18. Rutevise omtaler av investeringer på riksvegnettet

### 18.1. Innledning

I det etterfølgende gis en nærmere beskrivelse av prioriteringene innenfor investeringsrammene til de enkelte riksvegtrutene i perioden 2018–2029, med hovedvekt på første seksårsperiode. Omtalen omfatter prioriteringene av større prosjekter innenfor rammene til post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Skredsikring, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta.

Handlingsprogrammet er utarbeidet på grunnlag av de føringene som er gitt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* og Samferdselsdepartementets endelige retningslinjer for etatenes arbeid med handlingsprogrammet av 30. juni 2017. I meldingen omtales transportkorridorer og alle transportformer. Nærmere omtale av utfordringer og behov er også gitt i meldingen. I handlingsprogrammet er prioriteringene for de store vegprosjektene ytterligere konkretisert i forhold til meldingen. I tillegg er prioriteringene innenfor programområdene og fornying konkretisert og detaljert. Dette er vist på rutenivå gjennom forslag til årlige tildelinger.

Nedenfor følger oversikt over de ulike tiltakskategoriene innenfor hvert enkelt programområde.

#### Utbedringstiltak

- (V) Forsterking av veg
- (T) Tiltak i tunneler
- (B) Rehabilitering av bruer
- (M) Rehabilitering av vegutstyr og miljø
- (R) Mindre skredsikringstiltak
- (U) Bredeutvidelser
- (F) Ferjekaier
- (A) Annet

#### Tilrettelegging for gående og syklende

- (O) Tilrettelegging i byer og tettsteder
- (G) Tilrettelegging utenfor byer og tettsteder
- (I) Sykkelveginspeksjoner
- (A) Annet

#### Trafikksikkerhetstiltak

- (M) Midtrekkverk
- (S) Forsterket midtoppmerking
- (U) Tiltak mot utforkjøring
- (X) Kryssutbedring
- (I) Tiltak etter TS-inspeksjoner

- (A) Annet (kontrollplasser/- stasjoner mm)

#### Miljøtiltak

- (S) Støyskjermer og fasadetiltak
- (Q) Ivaretagelse av biologisk mangfold
- (V) Forskrift om rammer for vannforvaltningen
- (M) Miljøgater
- (A) Annet

#### Servicetiltak

- (D) Hvileplasser
- (R) Rasteplasser
- (A) Annet (kjettingsplasser mm)

#### Kollektivtiltak og universell utforming

- (H) Oppgradering av holdeplasser
- (K) Oppgradering av knutepunkter
- (F) Kollektivfelt
- (A) Annet (innfartsparkering mm)

#### Planlegging

- (P) Planlegging

#### Grunnerverv

- (G) Grunnerverv

#### Vedlikehold av riksveger

- (T) Tiltak i tunneler
- (B) Bru
- (V) Vegfundament og miljøtiltak
- (D) Vegutstyr og miljøtiltak
- (F) Ferjekaier
- (A) Annet

## 18.2. Omtale av prioriteringer innenfor den enkelte riksvegtrute

### Rute 1 E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger

#### Kort om ruten

Rute 1 omfatter E6 fra Riksgrensen ved Svinesund til Alnabru i Oslo via Ulvensplitten. Den delen av Operatunnelen som ligger mellom Ryen og Lodalen inngår som vegarm til E6. Den interregionale forbindelsen rv 111/rv 22 mellom Borg havn i Fredrikstad via indre Østfold til Lillestrøm og videre til E6 ved Hvam er en viktig tilknytning til ruten. Øvrige tilknytninger til ruten omfatter rv 21 fra E6 til Halden, rv 110 fra E6 i Råde til Fredrikstad og rv 120 fra Lillestrøm til E6 ved Skedsmovollen. Den totale lengden til rute 1 er om lag 330 km.

#### Konseptvalgutredninger med ekstern kvalitetssikring (KVU/KS1)

##### *KVU for transportsystemet for Nedre Glommaregionen*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2012. Regjeringen har på bakgrunn av KVU/KS1 fastlagt prinsipper for videre utvikling av transportsystemet i Nedre Glommaregionen.

##### *KVU/KS1 for hovedvegssystemet i Moss og Rygge*

Se omtale under rute 3.

##### *KVU for strekningen rv 22/rv 111 Fetsund – Sarpsborg – Fredrikstad*

Arbeidet er i startfasen. KVU'en vil se på tverrforbindelser mellom E6 sør og E6 nord/rv 4 via E18 med hensikt å avlaste de hardt trafikkerte delene av E6 sentralt i Oslo. Aktuelle vegforbindelser å analysere er E6, rv 11/rv22/fv 22 Fredrikstad – Lillestrøm – Nittedal, samt fv 120 Moss – Elvestad – Lillestrøm. Strekningen Gardermoen – Fetsund vil også være aktuell. Det er naturlig å se på både alternative strekninger og tilknytninger til eksisterende vegger.

Økonomiske rammer for perioden 2018–2023 (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>140</b>	<b>9</b>
<b>Programområdetiltak</b>	<b>796</b>	
- Utbedringstiltak	131	-
- Tilrettelegging for gående og syklende	175	-
- Trafikksikkerhetstiltak	281	-
- Miljøtiltak	40	-
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	96	-
- Servicetiltak	73	-
<b>Fornyelse</b>	<b>972</b>	-
<b>Planlegging</b>	<b>470</b>	-
<b>Grunnerverv</b>	<b>10</b>	-

<b>Post 30 Riksveginvesteringer</b>	<b>2 388</b>	<b>9</b>
-------------------------------------	--------------	----------

## Prioriteringer på ruten

### Perioden 2018–2023

Utbyggingen av rv 110 til firefelts veg på strekningen Ørebekk – Simo i Østfold startet i 2015. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i juni 2018. Ett av feltene i hver retning reserveres for kollektivtrafikk, eventuelt som sambruksfelt. Prosjektet er delvis bompengefinansiert innenfor Bypakke Nedre Glomma.

### Perioden 2024–2029

I siste seksårsperiode legges det opp til å gjennomføre prosjektet rv 22 Bru over Glomma i Akershus. Prosjektet omfatter bygging av ny firefelts bru over Glomma med tilstøtende veg i forlengelsen av den gjennomførte utbyggingen av rv 22 mellom Lillestrøm og Fetsund. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

Det legges også opp til å bruke statlige midler til forberedende arbeider og evt. anleggsstart på E6 Manglerudprosjektet i Oslo. E6 mellom Klemetsrud og Ryen bygges ut med kollektivfelt i begge retninger. Mellom Abildsø og Ulven/Alna er E6 forutsatt lagt i tunnel under Manglerud. Prioriteringen er betinget av tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet. Det forutsettes bompenger både fra Oslopakke 3 og en egen bompengoordning.

## Handlingsprogram 2018–2023 (2029)

### Rute 1 E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger

Post 30 Store prosjekt	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029		
		statlige midler			annen	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	
		18-23	24-29	sum																							fin
Rv 110 Ørebekk - Simo	x	128		128		140	9	149	140	9											140	9			140	9	
E6 Manglerudprosjektet (start)			408	408	714	5 100	8 200	13 300																410	710	410	710
Rv 22 Bru over Glomma			1 224	1 224	1 326	1 220	1 330	2 550																1 220	1 330	1 220	1 330
<b>Sum</b>		<b>128</b>	<b>1 632</b>	<b>1 760</b>	<b>2 040</b>	<b>6 460</b>	<b>9 539</b>	<b>15 999</b>	<b>140</b>	<b>9</b>										<b>140</b>	<b>9</b>	<b>1 630</b>	<b>2 040</b>	<b>1 770</b>	<b>2 049</b>		

## Mill 2018-kr

Utbedringstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 22 Laugslett N - Jørgentvet S	V	Østfold		6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-	6,0	-	-	-	-	
Rv 22 Jørgentvet N - Skjønhaug S	V	Østfold		20,0	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	10,0	-	-	-	20,0	-	-	-	-	
Rv 111 Trangå (fundamenteringssvkt)	V	Østfold		54,4	-	-	-	-	-	54,4	-	-	-	-	-	-	-	54,4	-	-	-	-	
E6 Eidet-tunnelen	T	Østfold		33,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33,7	-	-	-	33,7	-	-	-	-	
Rv21 Remmendalen	V	Østfold		2,0	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	-	
Rv 22 Skjønhaug nord (skred - kvikkleire)	R	Østfold		4,2	-	-	-	-	-	4,2	-	-	-	-	-	-	-	4,2	-	-	-	-	
Rv 110 Ørmen sør (fundamenteringssvkt - utglidning)	V	Østfold		7,0	-	-	-	-	-	7,0	-	-	-	-	-	-	-	7,0	-	-	-	-	
Rv 111 Gretnesdalen (dreneringssvkt)	A	Østfold		3,0	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	
Rv 111 Lille Ruds bru	B	Østfold	x	0,7	-	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,7	-	-	-	-	
<b>Sum</b>				131,0	-	0,7	-	-	-	67,6	-	13,0	-	49,7	-	-	-	131,0	-	-	-	-	

## Mill 2018-kr

Tilrettelegging for gående og syklende	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E6 Moss, Melløs alternativ til E6 (Fv119)	O	Østfold		19,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,0	-	-	-	19,0	-	-	-	-	
Rv21 Halden, Rødsveien - Marcus Thranes gate	O	Østfold		70,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,0	-	50,0	-	70,0	-	-	-	-	
E6 Kambo og Akershus grense (Fv311)	G	Østfold		31,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	27,5	-	31,5	-	-	-	-	
E6 Sandbakken - Skjeberg (Vernerveien - Skadalsveien, Fv 118)	O	Østfold	x	54,0	-	39,0	-	15,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,0	-	-	-	-	
<b>Sum</b>				174,5	-	39,0	-	15,0	-	-	-	-	-	43,0	-	77,5	-	174,5	-	-	-	-	

Trafikksikkerhetstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023		
			Bundet	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 111 Årumkrysset (4 felt)	X	Østfold		82,7	-	-	-	-	-	-	57,7	-	25,0	-	-	-	82,7	-	-	-	
E6 Mindre TS-tiltak - diverse	I	Akershus		2,0	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	
Rv 22 Undergang ved Bergenhuskrysset	A	Østfold		38,5	-	-	-	-	-	-	-	-	34,0	-	4,5	-	38,5	-	-	-	
E6 Kryssutbedring Patterød rampe fra sør	X	Østfold		15,3	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	10,3	-	15,3	-	-	-	
Rv111Kontrollplass v/Asen i Sarpsborg	A	Østfold		4,1	-	-	-	-	-	-	4,1	-	-	-	-	-	4,1	-	-	-	
Rv21 Halden – Oppgradering av veglys	I	Østfold		4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	4,0	-	-	-	
Rv111 Etablering av passeringslomme x fv.627 Ise	X	Østfold		1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,7	-	1,7	-	-	-	
Rv111 x Rådhusveien, ombygging til rundkjøring - Sarpsborg	X	Østfold		20,0	-	-	20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,0	-	-	-	
E6 Variabel infotavle Klemetsrud nordgående	A	Oslo		2,5	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-	
E6 Variabel infotavle Klemetsrud sørgående	A	Oslo		2,5	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-	
E6 Kjørsling Patterødkrysset	A	Østfold		2,3	-	-	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,3	-	-	-	
E6 RGB-tavle ved Solberg (nordgående)	A	Østfold		2,0	-	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	
E6 RGB-tavle Moss nord (sørgående)	A	Østfold		2,0	-	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	
E6 TS-tiltak Manglerud-Bryn	A	Oslo	x	18,0	-	18,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,0	-	-	-	
E6 RGB-tavle Lekvoll (nordgående)	A	Østfold		2,0	-	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	
Rv110 Omkjøring Fredrikstad ved stengte bruer/tunnel	A	Østfold		5,0	-	-	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-	
E6 Variable fartsgrenseskilt	A	Østfold		35,0	-	-	-	-	-	-	35,0	-	-	-	-	-	35,0	-	-	-	
E6 Skilting av forbud for tunge kjøretøy i venstre felt i Nøstvetunnelen.	A	Akershus		3,0	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	
Rv 22 Variabel infotavle Kringen vestgående	A	Akershus		2,2	-	-	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-	-	-	
E6 Variabel infotavle Støkken sørgående	A	Akershus		1,5	-	-	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-	
E6 Taraldrud kontrollstasjon. Tiltak for mer effektiv kontrollvirksomhet	A	Akershus		8,0	-	-	8,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,0	-	-	-	
Rv 22 Rakkestad - Akershus gr.	U	Østfold		8,4	-	-	-	-	-	-	-	-	8,4	-	-	-	8,4	-	-	-	
Rv 22 Østfold gr. - Lillestrøm	U	Akershus		14,0	-	-	-	-	-	-	14,0	-	-	-	-	-	14,0	-	-	-	
E6 VTS kamera	A	Østfold		1,1	-	-	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,1	-	-	-	
E6 omkjøringsskilting	A	Østfold		3,0	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	
<b>Sum</b>				<b>280,8</b>	<b>-</b>	<b>18,0</b>	<b>-</b>	<b>45,1</b>	<b>-</b>	<b>7,0</b>	<b>-</b>	<b>117,8</b>	<b>-</b>	<b>72,4</b>	<b>-</b>	<b>20,5</b>	<b>280,8</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	

## Mill 2018-kr

Miljøtiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E6 Støytilltak på boliger med innendørs støynivå over 42 dB rute 1 i Oslo	S	Oslo		4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	-	-	4,0	-	-	-	-	
E6 Chaussé – Svinesund vegmiljø (Fv118)	A	Østfold		0,2	-	-	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	-	-	-	-	
E6 Fredrikshaldske kongevei (Fv311)	A	Østfold		1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	1,0	-	-	-	-	
Rute 1 Støytilltak på boliger med innendørs støynivå over 42 dB	S	Østfold		9,0	-	-	-	3,0	-	3,0	-	3,0	-	-	-	-	-	9,0	-	-	-	-	
E6 Rensetiltak Eidettunnelen	V	Østfold	x	7,0	-	7,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	-	-	-	-	
Rute 1A Støytilltak på boliger med innendørs støynivå over 42 dB	S	Akershus		1,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	
E6 Fjerning av Alunskifer- Taraldrud	V	Akershus		45,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17,5	-	17,5	-	27,5	-	-	
<b>Sum</b>				<b>67,2</b>	<b>-</b>	<b>7,0</b>	<b>-</b>	<b>3,2</b>	<b>-</b>	<b>3,0</b>	<b>-</b>	<b>4,0</b>	<b>-</b>	<b>4,0</b>	<b>-</b>	<b>18,5</b>	<b>-</b>	<b>39,7</b>	<b>-</b>	<b>27,5</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	

## Mill 2018-kr

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Tiltakskategori	ki	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E6 Park & Ride ved Mosseporten (Patterød)	A	Østfold		65,9	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	35,9	-	-	-	65,9	-	-	-	-	
E6 Park & Ride ved Jonsten (Rv 110)	A	Østfold		29,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,8	-	24,8	-	4,8	-	-	
Rv110 Universell utforming av bussholdeplasser i Karlshus, Råde	H	Østfold		3,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,6	-	3,6	-	-	-	-	
E6 Oppgradering av Rygge E6 holdeplass	H	Østfold		1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	-	1,2	-	-	-	-	
<b>Sum</b>				<b>100,3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>30,0</b>	<b>-</b>	<b>35,9</b>	<b>-</b>	<b>29,6</b>	<b>-</b>	<b>95,5</b>	<b>-</b>	<b>4,8</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	

## Mill 2018-kr

Servicetiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E6 Ny døgnhvileplass Svinesundparken	D	Østfold	x	70,1	-	29,5	-	40,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	70,1	-	-	-	-	
E6 Registreringspunkter Reisetid	A	Akershus		1,8	-	-	-	-	-	-	-	1,8	-	-	-	-	-	1,8	-	-	-	-	
Rv 22 Registreringspunkter Reisetid	A	Akershus		1,4	-	-	-	-	-	-	-	1,4	-	-	-	-	-	1,4	-	-	-	-	
<b>Sum</b>				<b>73,3</b>	<b>-</b>	<b>29,5</b>	<b>-</b>	<b>40,6</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3,2</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>73,3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	



## Mill 2018-kr

Fornyng	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
				Utbedring av tunneler	T	Akershus og Oslo		972,00	-	600,00	-	270,00	-	102,00	-	-	-	-	-	-	-
<b>Sum</b>				972,00	-	600,00	-	270,00	-	102,00	-	-	-	-	-	-	-	972,00	-	-	-

## Mill 2018-kr

Planlegging	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
				Planlegging rute 1	P			470,2	-	106,7	-	54,5	-	56,8	-	130,9	-	106,0	-	15,3	-
<b>Sum</b>				470,2	-	106,7	-	54,5	-	56,8	-	130,9	-	106,0	-	15,3	-	470,2	-	-	-

## Mill 2018-kr

Grunnerverv	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
				Grunnerverv rute 1	G			10,0	-	-	-	2,0	-	2,0	-	2,0	-	2,0	-	2,0	-
<b>Sum</b>				10,0	-	-	-	2,0	-	2,0	-	2,0	-	2,0	-	2,0	-	10,0	-	-	-

Vedlikehold av riksveger	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E6 Rehabilitering av støyskjerm ved Manglerud	M	Oslo		16,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,0	-	16,0	-	-	-
E6 Bjørnstadgrenda rensebasseng	M	Østfold		0,3	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-
E6 Rensebasseng Dramstad	M	Østfold		0,7	-	-	-	-	-	-	-	0,7	-	-	-	-	-	0,7	-	-	-
E6 Rensebasseng Huggenes	M	Østfold		1,3	-	-	-	-	-	-	-	1,3	-	-	-	-	-	1,3	-	-	-
E6 Rensebasseng Høysandveien	M	Østfold		1,0	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-
E6 Basseng nr 4 Idrettsveien/Karlshus	M	Østfold		0,3	-	-	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-
E6 Rensebasseng Ingedal	M	Østfold		2,5	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-
E6 Rensebasseng Jonsten	M	Østfold		0,4	-	-	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	-	-	-
E6 Rensebasseng Karlshusbunn	M	Østfold		1,1	-	-	-	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,1	-	-	-
E6 Kambo bomstasjon rensebasseng	M	Østfold		0,5	-	-	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-
E6 Rensebasseng Kambo nord for sentrum	M	Østfold		1,4	-	-	-	1,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,4	-	-	-
E6 Ringstad gartneri rensebasseng	M	Østfold		0,3	-	-	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-
E6 Rensebasseng Solli syd	M	Østfold		0,5	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-
E6 Rensebasseng Solli	M	Østfold		0,2	-	-	-	-	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	0,2	-	-	-
E6 Rensebasseng Såstad	M	Østfold		0,8	-	-	-	-	-	-	-	0,8	-	-	-	-	-	0,8	-	-	-
E6 Rensebasseng Årvoll	M	Østfold		0,5	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-
E6 Assurtjern- Rensebasseng	M	Akershus		0,3	-	-	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-
E6 Nordby- rensebasseng	M	Akershus		0,8	-	-	-	-	-	-	-	0,8	-	-	-	-	-	0,8	-	-	-
E6 Rehabilitering av Svinesundbrua	B	Østfold	x	13,0	-	13,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,0	-	-	-
Rv110 Fredrikstadbrua	B	Østfold	x	53,0	-	53,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	53,0	-	-	-
Rv111 Bodal bru	B	Østfold		5,1	-	-	-	-	-	-	-	5,1	-	-	-	-	-	5,1	-	-	-
Rv22 Susebakke bru/støttemur	B	Østfold		3,0	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-
E6 Overgangsbruer E6	B	Østfold		14,0	-	-	-	-	-	14,0	-	-	-	-	-	-	-	14,0	-	-	-
E6 Rensebasseng Flulstad	M	Østfold		0,5	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-
Rv 120 Støyskjerm Skedsmo	M	Akershus		41,5	-	-	-	-	-	-	-	41,5	-	-	-	-	-	41,5	-	-	-
Utbedring av tunneler	T	Akershus		157,0	-	55,0	-	102,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	157,0	-	-	-
<b>Sum</b>				316,0	-	121,0	-	109,0	-	18,5	-	51,5	-	-	-	16,0	-	316,0	-	-	-

## Rute 2a E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo

### Kort om ruten

Rute 2a omfatter E18 fra Riksgrensen ved Ørje til kryss med arm av E6 ved Loenga i Oslo. Den totale lengden til rute 2a er om lag 110 km.

### Konseptvalgutredninger med ekstern kvalitetssikring (KVU/KS1)

#### *KVU for transportsystemet for E18 Knapstad – Follo*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2009. Fra Knapstad til Retvet ble det besluttet å bygge firefelts veg. Fra Retvedt til Follo skulle konseptene 1a, 1b og 3a videreføres i arbeidet med kommunedelplan.

### Økonomiske rammer for perioden 2018–2023 (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>1 887</b>	<b>2 098</b>
<b>Programområdetiltak</b>	<b>109</b>	
- Utbedringstiltak		-
- Tilrettelegging for gående og syklende	55	-
- Trafikksikkerhetstiltak	51	-
- Miljøtiltak	3	-
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming		-
- Servicetiltak		-
<b>Fornyelse</b>		-
<b>Planlegging</b>	<b>15</b>	-
<b>Grunnerverv</b>	<b>235</b>	-
<b>Post 30 Riksveginvesteringer</b>	<b>2 246</b>	<b>2 098</b>

### Prioriteringer på ruten

#### Perioden 2018–2023

I første seksårsperiode settes det av statlige midler til fullfinansiering av prosjektet E18 Riksgrensen – Ørje i Østfold, inkl. midler til refusjon av forskutterte midler. Prosjektet åpnes for trafikk i november 2017. Det settes også av statlige midler til refusjon av forskutterte midler til prosjektet E18 Knapstad – Retvet i Østfold og Akershus som ble åpnet for trafikk i november 2016. I tillegg settes det av midler til å dekke kostnadsøkninger på prosjektet E18 Melleby – Momarken i Østfold som ble åpnet for trafikk i 2014, jf. Prop. 131 S (2016–2017).

Det legges opp til å bruke statlige midler til å starte utbyggingen av E18 Retvet – Vinterbro i Akershus til firefelts veg. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for

delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet. Når prosjektet er ferdigstilt, vil E18 fra Riksgrensen til E6 ved Vinterbro være ferdig utbygd som møtefri veg.

### E18 Retvet – Vinterbro

Dagens veg er en tofelts veg uten midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Fartsgrensen er 60 og 70 km/t. Årsdøgntrafikken varierer mellom 11 000 og 20 000 kjøretøy. Strekningen har mange avkjørsler og kryss i plan og blanding av fjerntrafikk og lokaltrafikk.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 17 km firefelts veg i Ski og Ås kommuner. Fra Retvet til Nygård legges vegen i ny trasé. Videre til Vinterbro følges eksisterende trasé. Det er planlagt to lengre tunneler på strekningen og kryssing av jernbanen. Vinterbrokrysset bygges om for å bedre trafikksikkerheten og trafikkavviklingen på Vinterbrosletta (E6). Det er også planlagt et nytt planskilt kryss ved Holstad. Dyrket mark som bygges ned i forbindelse med ny E18, vil bli erstattet med nye arealer. Jord i vegtraséen vil bli flyttet og reetablert.

Prosjektet inngår i KVU/KS1 for E18 Knapstad – E6 i Follo som ble behandlet av regjeringen i 2009. Kommunedelplan ble vedtatt i 2012 og reguleringsplan i 2016. Det foreligger lokalpolitiske prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering.

Nøkkeltall og virkningsberegninger:

Kostnadsanslag	7 340 mill. kr
Statlig finansiering 2018–2023	1 310 mill. kr
Annen finansiering 2018–2023	2 090 mill. kr
Statlig finansiering 2024–2029	3 380 mill. kr
Annen finansiering 2024–2029	560 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	–5 180 mill. kr
Reduksjon i samfunnets transportkostnader	2 220 mill. kr
Reduksjon bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	1 050 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	–0,64 personer
Endring i CO <sub>2</sub> -utslipp fra trafikken per år	3 030 tonn

### **Perioden 2024–2029**

I siste seksårsperiode fullføres prosjektet E18 Retvet – Vinterbro.

Handlingsprogram 2018–2023 (2029)

Rute 2a E18 Riksgrensen/Ørje - Oslo

Mill 2018-kr

Post 30 Store prosjekt	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029	
		statlige midler			annen fin	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen
		18-23	24-29	sum																						
E18 Rgr - Ørje	x	64		64		82	8	90	82	8											82	8			82	8
E18 Rgr - Ørje, refusjon	x	137		137		137		137	40		40		57								137				137	
E18 Knapstad - Retvet, refusjon	x	243		243		243		243	60		60		60		63						243				243	
E18 Melleby - Momarken	x					115		115	115												115				115	
E18 Retvet - Vinterbro		1 311	3 381	4 692	2 652	4 690	2 650	7 340			50		100		200	110	1 140	1 050	750	1 310	2 090	3 380	560	4 690	2 650	
<b>Sum</b>		<b>1 755</b>	<b>3 381</b>	<b>5 136</b>	<b>2 652</b>	<b>5 267</b>	<b>2 658</b>	<b>7 925</b>	<b>297</b>	<b>8</b>	<b>150</b>		<b>217</b>		<b>63</b>	<b>200</b>	<b>110</b>	<b>1 140</b>	<b>1 050</b>	<b>750</b>	<b>1 887</b>	<b>2 098</b>	<b>3 380</b>	<b>560</b>	<b>5 267</b>	<b>2 658</b>

Mill 2018-kr

Tilrettelegging for gående og syklende	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E18 Askim Mysen, Slitu - Sekkelsten alternativ til E18 (Fv128)	O	Østfold		52,0	-	-	-	-	-	-	-	20,0	-	32,0	-	-	-	52,0	-	-	-		
Fv128 Askim Mysen, Brennemoen - alternativ til E18	G	Østfold		2,7	-	-	-	-	-	2,7	-	-	-	-	-	-	-	2,7	-	-	-		
<b>Sum</b>				54,7	-	-	-	-	-	2,7	-	20,0	-	32,0	-	-	-	54,7	-	-	-		

Mill 2018-kr

Trafikksikkerhetstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E18 Mindre TS-tiltak - diverse	I	Akershus		2,0	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-		
E18 Trollbergjern - Melleby, utbedring av rekkverk - Eidsberg	U	Østfold		1,5	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-		
E18 Ørje - Melleby, nytt veglys - Marker/Eidsberg	I	Østfold		29,3	-	-	-	20,0	-	9,3	-	-	-	-	-	-	-	29,3	-	-	-		
E18 Rekkverkstiltak etter TS-inspeksjon	U	Oslo		2,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,9	-	-	-	2,9	-	-	-		
E18 Drifts åpning og bom i midtdeler	A	Oslo		1,1	-	-	-	-	-	1,1	-	-	-	-	-	-	-	1,1	-	-	-		
E18 RGB-tavle ved Knapstad (vestover)	A	Østfold		2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-	2,5	-	-	-		
E6 Vestby- Son, nødåpning	A	Akershus		0,9	-	-	-	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,9	-	-	-		
E18 Etablering av trekkerør/fiber langs	A	Akershus		9,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,0	-	-	-	9,0	-	-	-		
E18 Variabel infotavle Elvestad nordgående	A	Østfold		2,2	-	-	-	-	-	2,2	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-	-	-		
<b>Sum</b>				51,4	-	-	-	20,9	-	14,6	-	1,5	-	14,4	-	-	-	51,4	-	-	-		

Mill 2018-kr

Miljøtiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E18 Støytiltak på boliger med innendørs støynivå over 42 dB rute 2a i Oslo	S	Oslo		2,0	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-		
Rute 2A Støytiltak på boliger med innendørs støynivå over 42 dB	S	Akershus		1,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				3,0	-	-	-	-	-	2,0	-	1,0	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-		

## Mill 2018-kr

Planlegging	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Planlegging rute 2a	P			14,5	-	2,0	-	2,5	-	2,5	-	2,5	-	2,5	-	2,5	-	14,5	-	-	-		
<b>Sum</b>				14,5	-	2,0	-	2,5	-	2,5	-	2,5	-	2,5	-	2,5	-	14,5	-	-	-		

## Mill 2018-kr

Grunnerverv	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Grunnerverv rute 2a	G			235,0	-	-	-	43,0	-	39,0	-	5,0	-	3,0	-	145,0	-	235,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				235,0	-	-	-	43,0	-	39,0	-	5,0	-	3,0	-	145,0	-	235,0	-	-	-		

## Mill 2018-kr

Vedlikehold av riksveger	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E18 Utbedring av bru 03-0694 Alheimveien gangbru	B	Oslo		2,5	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-		
<b>Sum</b>				2,5	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-		

## Rute 2b E16 Riksgrensen/Riksåsen – Hønefoss og rv 35 Hønefoss – Hokksund med tilknytninger

### Kort om ruten

Rute 2b omfatter E16 fra Riksgrensen ved Riksåsen via Kongsvinger til E6 på Kløfta, E16 videre fra E6 på Jessheim til Hønefoss og rv 35 videre fra Hønefoss til Hokksund. Tilknytningene til ruten omfatter rv 2 fra Riksgrensen ved Magnor via Kongsvinger til Elverum og rv 25 fra Elverum til Riksgrensen ved Støa. Den totale lengden til rute 2b er om lag 470 km.

E16 og rv 35 fra Kongsvinger via Jessheim og Hønefoss til Hokksund er en viktig tverrforbindelse nord for Oslo. Sammen med rv 23 Oslofjordforbindelsen inngår deler av ruten i en ytre ring rundt det sentrale Oslo-området og avlaster Oslo som nav i transportsystemet.

### Konseptvalgutredninger med ekstern kvalitetssikring (KVU/KS1)

#### *KVU for rv 35 Hokksund – Åmot – Jevnaker*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2012. Konsept 1 Vegnormal og kollektiv legges til grunn. Konseptet innebærer en etappevis utbygging til vegnormalstandard og styrket busstilbud. Videre planlegging av første etappe legger til grunn fire felt på strekningen Hokksund – Åmot og tofelts veg på strekningene Nymoen – Eggemoen og Eggemoen – Jevnaker. Andre etappe omfatter utbygging av strekningen Åmot – Vikersund – Nymoen.

### Økonomiske rammer for perioden 2018–2023 (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>1 120</b>	<b>1 550</b>
<b>Programområdetiltak</b>	<b>281</b>	
- Utbedringstiltak		-
- Tilrettelegging for gående og syklende	50	-
- Trafikksikkerhetstiltak	188	-
- Miljøtiltak	18	-
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	25	-
- Servicetiltak		-
<b>Fornyelse</b>	<b>50</b>	-
<b>Planlegging</b>	<b>107</b>	-
<b>Grunnerverv</b>	<b>25</b>	-
<b>Post 30 Riksveginvesteringer</b>	<b>1 583</b>	<b>1 550</b>



## Prioriteringer på ruten

### Perioden 2018–2023

I første seksårsperiode legges det opp til utbygging av E16 på strekningen Eggemoen – Jevnaker – Olum i Buskerud og Oppland til tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

#### E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum

Prosjektet ligger i Ringerike kommune i Buskerud og Jevnaker kommune i Oppland. Deler av dagens veg er smal og svingete. Trafikken går under en lav jernbanebru og gjennom Jevnaker sentrum. Trafikkøkningen de siste årene har vært svært høy. Strekningen inngår i en viktig omkjøringsveg utenom Oslo (ytre ring).

Prosjektet omfatter bygging av 12,5 km tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt, i hovedsak i ny trasé. Det skal bygges bruer for kryssing av Randelva og Svenåa, og det skal bygges to planskilte kryss. Tilkoblingen til dagens E16 ved Eggemoen skjer ved en midlertidig rundkjøring i påvente av at E16 skal bygges ut på strekningen Nymoen–Eggemoen.

Prosjektet omfatter også utbedring av fv 241 inkl. bygging av gang- og sykkelveg over en strekning på om lag 2,6 km. Fv 241 vil bli ny hovedadkomst fra E16 til Jevnaker sentrum. I tillegg kommer tilpasninger til lokalt vegnett.

KVU/KS1 for E16/rv 35 på strekningen Høksund – Åmot – Jevnaker ble behandlet av regjeringen i 2012. Kommunedelplan for prosjektet ble vedtatt i 2011/2013. Reguleringsplan ble vedtatt i 2015. Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2).

### Perioden 2024–2029

I siste seksårsperiode legges det opp til å bruke statlige midler til forberedende arbeider og evt. anleggsstart på prosjektet E16 Slomarka – Herbergåsen – Nybakk i Hedmark og Akershus. Prosjektet omfatter bygging av firefelts veg med midtrekkverk og er siste del av utbyggingen av E16 mellom Kløfta og Kongsvinger. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

Handlingsprogram 2018–2023 (2029)

Rute 2b E16 Riksgrensen/Riksåsen – Hønefoss og rv 35 Hønefoss – Hokksund med tilknytninger

Post 30 Store prosjekt	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029	
		statlige midler			annen	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen
		18-23	24-29	sum																						
E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum		1 122		1 122	1 479	1 120	1 550	2 670	50	310	100	500	350	350	400	300	150	90	70		1 120	1 550			1 120	1 550
E16 Slomarka - Herbergåsen - Nybakk (start)			306	306	816	3 800	3 400	7 200															310	820	310	820
<b>Sum</b>		<b>1 122</b>	<b>306</b>	<b>1 428</b>	<b>2 295</b>	<b>4 920</b>	<b>4 950</b>	<b>9 870</b>	<b>50</b>	<b>310</b>	<b>100</b>	<b>500</b>	<b>350</b>	<b>350</b>	<b>400</b>	<b>300</b>	<b>150</b>	<b>90</b>	<b>70</b>		<b>1 120</b>	<b>1 550</b>	<b>310</b>	<b>820</b>	<b>1 430</b>	<b>2 370</b>

Mill 2018-kr

Tilrettelegging for gående og syklende	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E16 Kongsvinger, fv. 250 Øyset - Langeland	O	Hedmark		24,5	-	5,0	-	19,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,5	-	-	-		
Rv. 2 Brynn - Grue kirke	G	Hedmark		20,4	-	-	-	-	-	-	-	12,4	-	8,0	-	-	-	20,4	-	-	-		
Tiltak etter GS-veginspeksjoner	I	Buskerud		5,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	3,0	-	-	-	5,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				49,9	-	5,0	-	19,5	-	-	-	14,4	-	11,0	-	-	-	49,9	-	-	-		

Mill 2018-kr

Trafikksikkerhetstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv. 2 Lier - Rasta	M	Hedmark		120,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	66,0	-	66,0	-	54,0	-		
E16 Mindre TS-tiltak - diverse	I	Akershus		2,0	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-		
E16 Kryssutbedring Kalvsjø i Lunner	X	Oppland		14,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,0	-	14,0	-	-	-		
Rv. 25 Kontrollplass Løvbergsmoen (x fv. 536)	A	Hedmark		2,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,1	-	-	-	2,1	-	-	-		
Rv. 2 H. Ibsen veg - Grøndalsbakken	X	Hedmark		7,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,3	-	-	-	7,3	-	-	-		
Rv. 25 Finstad kryssset	X	Hedmark		13,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,1	-	13,1	-	-	-		
E16 Jaren - Skinnarbøl	U	Hedmark		2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-	2,2	-	-	-		
Rv. 2 Kongsvinger - Roverud	U	Hedmark		2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	2,5	-	0,0	-		
Rv. 2 Roverud - Nor bru	U	Hedmark		2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,8	-	2,8	-	-	-		
Rv. 2 Rapstad - Grøndenga	U	Hedmark		4,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,5	-	4,5	-	-	-		
Rv. 2 Nor nord- Grinder	U	Hedmark		1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,9	-	1,9	-	-	-		
Rv. 2 Grønder - Kirkenær	U	Hedmark		1,1	-	-	-	-	-	1,1	-	-	-	-	-	-	-	1,1	-	-	-		
Rv. 2 Kirkenær - Namnå	U	Hedmark		0,5	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-		
Rv. 2 Namnå - Jammerdal	U	Hedmark		0,3	-	-	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-		
Rv. 2 Jammerdal - Johnsætre	U	Hedmark		1,1	-	-	-	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,1	-	-	-		
Rv. 2 Magnormoen - Børjåa	U	Hedmark		1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	-	1,2	-	-	-		
Rv. 2 Matrand - Lier	U	Hedmark		3,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,7	-	3,7	-	-	-		
Rv. 2 Børjåa - Matrand	U	Hedmark		8,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,9	-	8,9	-	-	-		
Rv. 2 Grønland - Jønna	U	Hedmark		5,2	-	-	-	-	-	5,2	-	-	-	-	-	-	-	5,2	-	-	-		
Rv. 2 Jønna N - Heradsbygd	U	Hedmark		0,4	-	-	-	-	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	0,4	-	-	-		
Rv. 2 Heradsbygd N - Hanstad	U	Hedmark		0,3	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-		
Rv. 25 Løvberget - Finstad	U	Hedmark		2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,6	-	-	-	2,6	-	-	-		
Rv. 25 Finstad - Flisbrua (Trysil gr)	U	Hedmark		13,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,8	-	13,8	-	-	-		
Rv25 Verifiseringskamera mot Elverum	A	Hedmark		0,1	-	-	-	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-	-	-		
E16 Stømner, vektkontroll (WIM)	A	Hedmark		1,5	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-		
E16 Jevnaker - Belysning av gangfelt	A	Oppland		2,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,1	-	-	-	2,1	-	-	-		
E16 Tiltak mot utforkjøringsulykker - sikring av installasjoner	U	Oppland		4,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,8	-	4,8	-	-	-		
E16 Veglys Kalvsjø - Sand	A	Oppland		4,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,6	-	-	-	4,6	-	-	-		
E16 Akershus gr. - Slomarka	U	Hedmark		0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	-	0,8	-	-	-		
E16 Kongsvinger	U	Hedmark		0,6	-	-	-	-	-	0,6	-	-	-	-	-	-	-	0,6	-	-	-		
Rv.2 Jønna, vegelysning	A	Hedmark		1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	1,6	-	-	-	-	1,6	-	-	-		
E16 Sanngrund passeringslomme	X	Hedmark		1,8	-	-	-	-	-	-	-	1,8	-	-	-	-	-	1,8	-	-	-		
E16 Korsmo, kryss med kommunal veg	X	Hedmark	x	3,0	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-		
Rv35 Tiltak mot utforkjøringsulykker	U	Buskerud		10,0	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	5,0	-	-	-	10,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				242,3	-	3,0	-	1,4	-	11,7	-	6,8	-	25,3	-	140,2	-	188,3	-	54,0	-		

Mill 2018-kr

Miljøtiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv. 2 Rasta - Sundehjørnet	S	Hedmark		14,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,7	-	14,7	-	-	-	
Støyskjerming	S	Hedmark		0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-	0,5	-	-	-	-	
Wingerske kongeveg	A	Hedmark		1,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	
Rute 2B Støytiltak på boliger med innendørs støynivå over 42 dB	S	Akershus		1,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	
Rv 35 Forurensningsforskriften 42 dB	S	Buskerud		0,5	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-	-	
<b>Sum</b>				17,7	-	-	-	-	-	0,5	-	2,0	-	0,5	-	-	14,7	-	17,7	-	-	-	

Mill 2018-kr

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E16 Kongsvinger skystasjon	K	Hedmark		9,0	-	-	-	-	-	9,0	-	-	-	-	-	-	-	9,0	-	-	-	-	
Rv. 2 Knutepunkt Flisa	K	Hedmark		2,8	-	-	-	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,8	-	-	-	-	
E16 Bussterminal Jevnaker	K	Oppland		5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	5,0	-	-	-	-	
Rv 35 Opprusting holdeplasser, restfin	H	Buskerud	x	0,3	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-	-	
Rv 35 Opprusting holdeplasser Ringerike	H	Buskerud		7,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,5	-	7,5	-	-	-	-	
<b>Sum</b>				24,6	-	0,3	-	2,8	-	9,0	-	-	-	-	-	12,5	-	24,6	-	-	-	-	

Mill 2018-kr

Fornyng	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Utbedring av tunneler	T	Oppland		175,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50,00	-	50,00	-	125,0	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Sum</b>				175,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50,0	-	50,0	-	125,0	-	-	

Mill 2018-kr

Planlegging	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Planlegging rute 2b	P			67,0	-	14,0	-	10,0	-	9,0	-	9,0	-	12,0	-	13,0	-	67,0	-	-	-		
Planlegging rute 2b	P			40,0	-	20,0	-	5,0	-	-	-	-	-	5,0	-	10,0	-	40,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				107,0	-	34,0	-	15,0	-	9,0	-	9,0	-	17,0	-	23,0	-	107,0	-	-	-		

Mill 2018-kr

Grunnerverv	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Grunnerverv rute 2b	G			25,0	-	-	-	1,0	-	1,0	-	11,0	-	1,0	-	11,0	-	25,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				25,0	-	-	-	1,0	-	1,0	-	11,0	-	1,0	-	11,0	-	25,0	-	-	-		

Mill 2018-kr

Vedlikehold av riksveger	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Finansiering (mill.)		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Kostnadsoverslag/ restbehov		Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
				Stat	Annen																		
Utbedring av tunneler	T	Oppland		109,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	61,0	-	48,0	-	109,0	-	-	-		
Rv 35 Støyskjerm Embredsfossveien	M	Buskerud		3,0	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-		
Rv 35 Katfoss bru, rehabilitering	B	Buskerud		6,0	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				118,0	-	-	-	3,0	-	6,0	-	-	-	61,0	-	48,0	-	118,0	-	-	-		

## Rute 3 E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger

### Kort om ruten

Rute 3 omfatter E18 fra Oslo til Kristiansand og E39 videre fra Kristiansand til Harestad nord for Stavanger. Tilknytningene til ruten omfatter rv 162 Ring 1 i Oslo, rv 23 fra Vassum i Akershus til Lier i Buskerud, rv 19 Moss – Undrumsdal, rv 282 til Drammen havn, rv 40 Bommestad – Larvik havn, rv 41 /rv 451 Timenes – Kristiansand lufthavn Kjevik, rv 42 Krossmoen – Egersund havn, rv 44 Stangeland – Ganddal og rv 509 Forus nord – Kiellandsmyra inkludert arm til Stavanger lufthavn Sola. Arm av E18 til Sandefjord lufthavn Torp inngår også i ruten. Ett ferjesamband inngår i ruten; rv 19 Moss – Horten over Oslofjorden. Den totale lengden til rute 3 er om lag 880 km ekskl. ferjesambandet.

Strekningen fra Langangen på E18 i Telemark til Ålgård på E39 i Rogaland inngår i porteføljen til Nye Veier AS. Dette utgjør om lag 330 km.

I henhold til den europeiske avtalen om internasjonale hovedtrafikkårer (AGR-avtalen) har Norge fremmet forslag om å forlenge E134 fra Drammen til Vassum. Forslaget innebærer at dagens rv 23 blir E134. Søknaden ligger til behandling i FNs økonomiske kommisjon for Europa (UNECE).

### Konseptvalgutredninger med ekstern kvalitetssikring (KVU/KS1)

#### *KVU for kryssing av Oslofjorden*

KVU ble utarbeidet i 2014, og KS1 ble gjennomført i 2015. For tiden pågår arbeid med tilleggsvurderinger for strekningen Moss – Horten. I arbeidet med KVU for kryssing av Oslofjorden er det utredet flere konseptuelt ulike løsninger som forbedret ferjeforbindelse med eller uten flytting av ferjeleiet i Moss, ulike varianter av fast veg- og/eller jernbaneforbindelse mellom Moss og Horten og utvikling av rv 23 Oslofjordforbindelsen mot E18 i Sande i Vestfold. Regjeringens konklusjon for strekningen Moss – Horten foreligger ikke. For utvikling av rv 23 Oslofjordforbindelsen legges det til grunn at det skal bygges nytt tunnellop parallelt med dagen tunnel.

#### *KVU/KS1 for strekningen E18 Langangen – Grimstad*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2010. Videre planlegging skal i hovedsak ta utgangspunkt i dagens trasé med utvidelse fra to til fire felt.

#### *KVU/KS1 for strekningen E39 Søgne – Ålgård*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2013. Midtrekkverkskonseptet for utbygging av E39 Ålgård – Søgne skulle legges til grunn. Videre planlegging skulle ta utgangspunkt i utvikling til vegnormalstandard, men det ble lagt opp til å bygges midtrekkverk også på lavtrafikkerte strekninger. Tunneler som ikke bygges med midtrekkverk, planlegges for to løp. Det settes i gang sammenhengende planlegging fra Kristiansand til Handeland. Videre planlegging for

Drangsdalen – Heskestad og Vikeså vurderes i samråd med lokale myndigheter. Det vurderes midlertidige utbedringstiltak på øvrige strekninger. I brev av 16. juni 2014 ba Samferdselsdepartementet om at det planlegges med sikte på firefelts veg som langsiktig løsning. I mai 2015 besluttet Samferdselsdepartementet å utvide planarbeidet med en ytre korridor over Høg-Jæren («Jærlinja»). Endelig beslutning om Jærlinja skal være med i det videre planarbeidet, tas likevel først når planprogrammet har vært på høring og fastsettes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

#### *KVU for hovedvegsystemet i Moss og Rygge*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2015. Hovedvegsystemet i Moss og Rygge skal utvikles med utgangspunkt i konsept 5. Dette innebærer en omfattende satsing på gang- og sykkeltiltak og kollektivtrafikktiltak kombinert med en nordgående havneveg. Denne vegen vil i hovedsak være ny firefelts rv 19 mellom havna og E6, for det meste i tunnel gjennom sentrum. De fysiske tiltakene anbefales kombinert med parkeringsrestriksjoner og trafikantbetaling. Utvikling av en bypakke for hovedvegsystemet i Moss/Rygge skal sees i sammenheng med konseptvalget som gjøres for kryssing av Oslofjorden.

#### *KVU for transportsystemet i Tønsbergregionen*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2015. Ringvegkonseptet legges til grunn for videre planlegging. Det innebærer en ny fastlandsforbindelse nord på Nøtterøy samt en rekke tiltak for kollektiv-, sykkel- og gangtrafikk.

#### *KVU/KS1 for byområdet Grenland*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2012. Videre utvikling av transportsystemet i byområdet skal ta utgangspunkt i trinnvis utvikling. I første fase inngår optimalisering av dagens transportsystem. Prosjektet rv 36 Skjelbredstrand – Skyggestein (korridor 5) som er under bygging, inngår i det anbefalte konseptet.

#### *KVU/KS1 for Kristiansandsregionen*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2012. Videre planlegging skal ta utgangspunkt i et konsept som omfatter E18/E39 Ytre ringveg. Utredninger og vurderinger av omfanget av gang- og sykkeltiltak, kollektivtrafikktiltak, restriktive tiltak for biltrafikken og andre samferdselstiltak skal inngå i planleggingen.

#### *KS1/KVU for transportsystemet på Jæren*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2013. Regjeringen legger til grunn at videre utvikling av transportsystemet på Jæren skal baseres på konsept K3A Busway, dvs. en buss- og jernbanebasert videreutvikling av transportsystemet. For utbygging av hovedtraséen for kollektivtrafikken mellom Stavanger, Forus, Sandnes og Sandnes øst, legges det til rette for en mulig omlegging til bybane på sikt. For utbyggingen av Sandnes øst legges det til grunn at det etableres et høyverdig kollektivtilbud parallelt med utbyggingen av området. Så langt det er praktisk mulig og økonomisk forsvarlig, legger regjeringen til grunn at det bygges sammenhengende kollektivtraséer slik at man sikrer punktlighet, høy kapasitet, samt forutsigbarhet for byutvikling langs traséene.

Økonomiske rammer for perioden 2018–2023 (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>7 062</b>	<b>13 429</b>
<b>Programområdetiltak</b>	<b>1 463</b>	<b>60</b>
- <i>Utbedringstiltak</i>	782	
- <i>Tilrettelegging for gående og syklende</i>	284	
- <i>Trafikksikkerhetstiltak</i>	225	60
- <i>Miljøtiltak</i>	47	
- <i>Kollektivtrafikktiltak og universell utforming</i>	84	
- <i>Servicetiltak</i>	401	
<b>Fornyelse</b>	<b>640</b>	
<b>Planlegging</b>	<b>885</b>	
<b>Grunnerverv</b>	<b>428</b>	
<b>Post 30 Riksveginvesteringer</b>	<b>10 478</b>	<b>13 489</b>
<b>Post 31 Skredsikring riksveg</b>	<b>23</b>	<b>0</b>

## Prioriteringer på ruten

### Perioden 2018–2023

Det settes av midler til å fullfinansiere prosjektene E18 Bommestad – Sky i Vestfold, E39 Hove – Sandved i Rogaland og rv 509 Sømmevågen i Rogaland. E18 Bommestad – Sky ventes åpnet for trafikk i desember 2017, mens de to prosjektene i Rogaland ble åpnet for trafikk i juni 2017.

I tillegg settes det av midler til å fullføre utbyggingen av flere igangsatte prosjekter. Ny Varoddbru på E18 i Vest-Agder ventes åpnet for trafikk i 2020. E39 Eiganestunnelen i Rogaland som delfinansieres med bompenger fra Nord-Jærenpakken, ventes åpnet for trafikk i løpet av 2019. Prosjektet omfatter bygging av om lag 5 km firefelts veg forbi Stavanger sentrum, i hovedsak i tunnel. Det delvis bompengefinansierte prosjektet rv 23 Dagslett – Linnes i Buskerud ventes åpnet for trafikk i 2021. Prosjektet omfatter bygging av 5,5 km firefelts veg. Rv 509 på strekningen Sømmevågen – Sola skole i Rogaland ventes åpnet for trafikk våren 2018. Utbyggingen finansieres med midler forskuttet av Rogaland fylkeskommune. Forskutteringen forutsettes refundert med bompenger fra Bypakke Nord-Jæren.

Det settes av statlige midler til å starte utbyggingen av E18 i Vestkorridoren i Akershus. For å unngå fordyrende løsninger legges det i Meld. St 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 til grunn sammenhengende utbygging av strekningen Lysaker – Strand – Ramstadsetta. Utbyggingen forutsettes utformet slik at det først på et senere tidspunkt tas



stilling til hvor på Ramstadsletta prosjektet skal avsluttes. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Videre legges det opp til å starte utbyggingen av E18/E39 på strekningen Gartnerløkka – Kolsdalen i Vest-Agder. Prosjektet er viktig for utviklingen av et robust vegsystem i Kristiansandsregionen. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

I tråd med merknad fra et flertall i transport- og kommunikasjonskomiteen ved Stortingets behandling av Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* legges det opp til å starte byggingen av prosjektet E39 Ålgård – Hove i slutten av første seksårsperiode med bompenger, selv om de statlige midlene først kommer i siste seksårsperiode. Det legges også til grunn at prosjektet E39 Smiene – Harestad startes opp med bompenger i slutten av første seksårsperiode selv om de statlige midlene først kommer i siste seksårsperiode. Dette skyldes at Harestadkrysset som inngår i prosjektet, må være ferdig til åpningen av E39 Rogfast (rute 4a). Prioriteringen og foreslåtte forseringer av prosjektene E39 Ålgård – Hove og E39 Smiene – Harestad er betinget av at det blir tilslutning til slike opplegg for delvis bompengefinansiering gjennom Bypakke Nord-Jæren.

På rv 23 er det satt av midler til å starte byggingen av nytt tunnellop i Oslofjordforbindelsen og firefelts veg videre til kryss med E6 på Vassum i Akershus. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

I tillegg prioriteres midler til bygging av ny Holmenbru på rv 282 i Buskerud. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet gjennom planlagt bompengoordning for Buskerudbyen.

#### E18 Lysaker – Strand – Ramstadsletta

Strekningen Lysaker – Strand – Ramstadsletta i Bærum kommune er en del av E18 Vestkorridoren (Lysaker – Drengsrud). Med en årsdøgntrafikk på 80 000–90 000 kjøretøy er vegen overbelastet med store forsinkelser, spesielt i morgenrushet. Dagens E18 ligger som en barriere gjennom kommunen. Lokalmiljøet er preget av støy og lokal forurensning. E18 har to ordinære kjørefelt og ett kollektivfelt i retning mot Oslo på hele strekningen Lysaker – Slepden, og i motsatt retning tre ordinære kjørefelt uten kollektivfelt. Fra oktober 2017 er det satt i gang et prøveprosjekt med to ordinære kjørefelt og ett kollektivfelt også i retning fra Oslo.

Strekningen Lysaker – Strand – Ramstadsletta er om lag 4,3 km. Ny E18 vil få tre gjennomgående kjørefelt i begge retninger. I prosjektet inngår høystandard busstrasé, sykkelveg, ny diagonal mellom Gjønnes og E18 (Bærumsdiagonalen) og ny forbindelse til Fornebu. Bærumsdiagonalen har som formål å redusere trafikken på lokalveger, avlaste boligområder og sikre økt framkommelighet for buss. Ny E18 vil gå i tunnel forbi Høvik, og ved Stabekk vil ny E18 gå under lokk. Forbi Høvik vil dagens E18 bli bygd om til lokalveg.

Prosjektet vil redusere antall personer utsatt for støy og lokal luftforurensning og legge til rette for byutvikling, særlig på Fornebu og Lysaker.

Prosjektet inngår i KVU/KS1 for Oslopakke 3 som ble behandlet av regjeringen i 2009. Kommunedelplan med konsekvensutredning for E18 gjennom Bærum (Lysaker – Ramstadsletta – Slependen) ble vedtatt i 2014. Reguleringsplan for strekningen Lysaker – Ramstadsletta ble godkjent av Kommunal- og moderniseringsdepartementet i september 2017.

Det forutsettes bompenger fra en egen bompengordning, samt et mindre bidrag fra Osloepakke 3. Lokalpolitiske prinsippvedtak om bompengefinansiering av E18 i Bærum og Asker kommuner (strekningen Lysaker – Drengsrud) ble fattet i 2014.

Det er etablert et samarbeid om planleggingen av veg og jernbane i Vestkorridoren. Planleggingen av nye jernbanespor på Sandvika og Lysaker stasjoner er i en tidlig fase, mens arbeidet med reguleringsplanleggingen av bussterminal på Lysaker er startet opp.

Nøkkeltall og virkningsberegninger:

Kostnadsanslag:	13 700 mill. kr
Statlig finansiering 2018–2023	3 200 mill. kr
Annen finansiering 2018–2023	6 100 mill. kr
Statlig finansiering 2024–2029	200 mill. kr
Annen finansiering 2024–2029	4 200 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte. Lysaker – Strand	-10 650 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte. Strand – Ramstadsletta	-8 480 mill. kr
Reduksjon i samfunnets transportkostnader. Lysaker – Strand	1 440 mill. kr
Reduksjon i samfunnets transportkostnader. Strand – Ramstadsletta	5 960 mill. kr
Reduksjon i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet. Lysaker – Strand	210 mill. kr
Reduksjon i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet. Strand – Ramstadsletta	1 520 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år. Lysaker – Strand	0,31 personer
Endring i antall drepte og hardt skadde per år. Strand – Ramstadsletta	-1,91 personer
Endring i CO <sub>2</sub> -utslipp fra trafikken per år. Lysaker – Strand	-7 427 tonn
Endring i CO <sub>2</sub> -utslipp fra trafikken per år. Strand – Ramstadsletta	-590 tonn

E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen

Dagens veg har en årsdøgntrafikk på om lag 40 000 kjøretøy. Det er problemer med forsinkelser i rushtidene for trafikken både trafikken til og fra ferjene og for trafikk på gjennomgående E18/E39. Det er også problemer med økt trafikk i bygatene.

Prosjektet omfatter bygging av ny E18/E39 i Kristiansand kommune med nye kryss med Vestre Strandgate, ferjeterminalen og rv 9, del av ny Havnegate med adkomst til containerhavn, prioriterte løsninger for kollektivtrafikk og gjennomgående sykkelekspressveg. Adkomst til regional oljeterminal legges om, og ny tilførselstunnel bygges for å opprettholde jernbanespor til industri i Kolsdalen. Ny bru over jernbaneområdet tilpasses dagens og framtidig sporplan slik at vegprosjektet kan bygges uavhengig av den planlagte utbyggingen av jernbanestasjonen. I prosjektet inngår bygging av to parallelle jernbanespor til Kristiansand ferjeterminal, for overgang av gods fra sjø til bane.

Prosjektet legger til rette for videreføring av Havnegata fram til containerhavn syd og vest i Kvadraturen (Silokaia/Odderøya). Dette bidrar til bedre fordeling av trafikken i Kristiansand by og til og fra E18/E39, samtidig som det gir mulighet til å prioritere kollektivtrafikk til/fra Kvadraturen i Vestre Strandgate. Prosjektet bidrar også til utvikling av sikre og effektive knutepunkter for overgang mellom ulike transportmidler. Prosjektet er viktig for utvikling av et robust vegsystem i Kristiansandsregionen med sammenhengende standard og økt satsing på kollektivtrafikk, sykkel og gåing. Prosjektet gir bedre adkomst til ferjeterminal, jernbanestasjon, containerhavn, sentrum vest og til rv 9.

Prosjektet inngår i KVU/KS1 for Samferdselspakke Kristiansandsregionen som ble behandlet av regjeringen i 2012. Kommunedelplan for E18/E39 Gartnerløkka –Kolsdalen– Breimyr ble vedtatt i 2005 og reguleringsplan for prosjektet ble vedtatt i 2015. Det er satt av midler til prosjektering, samt noe grunnverv, gjennom den vedtatte forlengelsen av bompengoordningen i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen, jf. Prop. 134 S (2016–2017).

Nøkkeltall og virkningsberegninger:

Kostnadsanslag	3 060 mill. kr
Statlig finansiering 2018–2023	250 mill. kr
Annen finansiering 2018–2023	1 610 mill. kr
Statlig finansiering 2024–2029	970 mill. kr
Annen finansiering 2024–2029	230 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	–1700 mill. kr
Reduksjon i samfunnets transportkostnader	1 220 mill. kr
Reduksjon i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	400 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	–0,23 personer
Endring i CO <sub>2</sub> -utslipp fra trafikken per år	340 tonn

### E39 Ålgård – Hove

Dagens tofelts veg med mange kryss i plan og mange avkjørsler gir dårlig trafikkavvikling og mange ulykker. Årsdøgntrafikken varierer mellom om lag 8 600 kjøretøyer sør for Ålgård til om lag 21 000 ved Hove.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 14 km ny firefelts veg fra Ålgård i Gjesdal kommune til kryss med rv 13 ved Hove i Sandnes kommune. Prosjektet vil føre til at det blir firefelts veg fra Ålgård til Stavanger. Det planlegges to tunneler på til sammen 5 km, ny bru over Limavannet og fire planskilte kryss.

Prosjektet inngår i KVVU for transportsystemet på Jæren som ble behandlet av regjeringen i 2013. Kommunedelplan ble godkjent av Kommunal- og moderniseringsdepartementet i 2015. Reguleringsplan ventes vedtatt i 2018. Det er fortsatt knyttet stor usikkerhet til kostnadsanslaget. Prosjektet er forutsatt delfinansiert med bompenger fra Bypakke Nord-Jæren.

Nøkkeltall og virkningsberegninger:

Kostnadsanslag	3 620 mill. kr
Statlig finansiering 2018–2023	0 mill. kr
Annen finansiering 2018–2023	300 mill. kr
Statlig finansiering 2024–2029	1 580 mill. kr
Annen finansiering 2024–2029	1 740 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	–470 mill. kr
Reduksjon i samfunnets transportkostnader	4 270 mill. kr
Reduksjon i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	1 620 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	–0,36 personer
Endring i CO <sub>2</sub> -utslipp fra trafikken per år	17 700 tonn

### E39 Smiene – Harestad

Årsdøgntrafikken varierer mellom om lag 11 600 kjøretøy ved Harestad til om lag 22 300 kjøretøy ved Smiene.

Prosjektet omfatter utbygging av firefelts veg på en om lag 4,5 km lang strekning i kommunene Stavanger og Randaberg. Sammen med prosjektene E39 Eiganestunnelen og E39 Rogfast vil prosjektet føre til at det blir firefelts veg fra Stavanger til Bokn. Prosjektet vil avlaste lokalvegnettet og gi et bedre bo- og nærmiljø. Nytt kryss ved Harestad gir nødvendig adkomst til E39 Rogfast.

Prosjektet inngår i KVV for transportsystemet på Jæren som ble behandlet av regjeringen i 2013. Kommunedelplaner ble vedtatt i 2012. Prosjektet omfattes av to reguleringsplaner: Reguleringsplan for Harestadkrysset ble vedtatt i 2015, mens reguleringsplanen for resten av prosjektet ventes godkjent i 2017/2018. Prosjektet er forutsatt delfinansiert med bompenger fra Bypakke Nord-Jæren.

Nøkkeltall og virkningsberegninger:

Kostnadsanslag	3 370 mill. kr
Statlig finansiering 2018–2023	0 mill. kr
Annen finansiering 2018–2023	1 150 mill. kr
Statlig finansiering 2024–2029	1 380 mill. kr
Annen finansiering 2024–2029	840 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	-2 740 mill. kr
Reduksjon i samfunnets transportkostnader	1 210 mill. kr
Reduksjon i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	670 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	+0,08 personer
Endring i CO <sub>2</sub> -utslipp fra trafikken per år	4 060 tonn

### Rv 23 Oslofjordforbindelsen

Årsdøgntrafikken gjennom Oslofjordtunnelen økte med nærmere 20 pst. ved avslutning av bompengerekkeringen i august 2016. Det er beregnet en ytterligere stor vekst i trafikken i årene framover.

I forbindelse med KVV for kryssing av Oslofjorden har Statens vegvesen utredet bygging av bru og en ny tunnelløsning som mulige alternativer til nytt tunnelløp parallelt med eksisterende tunnelløp. I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er det satt av midler tilsvarende anleggskostnadene for bygging av nytt tunnelløp. Ved behandling av meldingen sluttet et flertall i transport- og kommunikasjonskomiteenes seg til at det skal bygges nytt tunnelløp for rv 23 under Oslofjorden, parallelt med eksisterende tunnelløp. Det foreligger vedtatt reguleringsplan for løsningen med nytt tunnelløp.

Nøkkeltall og virkningsberegninger:

Kostnadsanslag	4 590 mill. kr
Statlig finansiering 2018–2023	380 mill. kr
Annen finansiering 2018–2023	2 420 mill. kr
Statlig finansiering 2024–2029	1 280 mill. kr

Annen finansiering 2024–2029	510 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	-3 840 mill. kr
Reduksjon i samfunnets transportkostnader	760 mill. kr
Reduksjon i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	280 mill. kr
Reduksjon i antall drepte og hardt skadde per år	-0,93 personer
Endring i CO <sub>2</sub> -utslipp fra trafikken per år	+7 020 tonn

### Rv 282 Holmenbrua

Prosjektet omfatter bygging av ny Holmenbru på rv 282 i Drammen kommune. Denne vil erstatte dagens bru som inngår i en viktig omkjøringsveg for E18. Brua er også viktig for adkomsten til Drammen havn. Ny bru vil dessuten bedre forholdene for kollektivtrafikken og gang- og sykkeltrafikken i området.

Den nye brua vil bli tilpasset den store trafikkbelastningen og behovet for ei bru som tåler tunge kjøretøyer med større totalvekt enn 50 tonn. Dersom det ikke bygges ny bru, må det gjøres omfattende og kostbart vedlikehold og forsterkning av brua.

Planprogram er vedtatt, og arbeidet med reguleringsplan pågår.

### **Perioden 2024–2029**

I siste seksårsperiode ferdigstilles prosjektene E18 Lysaker – Strand – Ramstadsletta, E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen, E39 Smiene – Harestad, E39 Ålgård – Hove og rv 23 Oslosfjordforbindelsen trinn 2.

Det legges opp til å gjennomføre utbyggingen av E18 på strekningen Ramstadsletta – Slependeren i Akershus. Prosjektet inngår i den helhetlige utbyggingen av Vestkorridoren. Forbi Sandvika vil ny E18 gå i tunnel og legge til rette for tettstedsutvikling. I tillegg legges det opp til å bruke statlige midler til forberedende arbeider og evt. anleggsstart på den siste delstrekningen fra Slependeren til Drengsrud i Akershus. Prioriteringene er betinget av at det blir tilslutning til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av strekningene.

Videre legges det opp til å starte utbyggingen av rv 19 i Moss i Østfold. Prosjektet omfatter omlegging av rv 19 fra E6 til Moss ferjekai. Det er et mål å legge store deler av vegen i tunnel. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet. Planleggingen av rv 19 i Moss er i en tidlig fase, mens byggearbeidene for jernbanen gjennom Moss starter høsten 2017 og fullføres innen 2024. Siden jernbaneutbyggingen kommer tidligere enn vegprosjektet, er det viktig at planleggingen av prosjektene er godt koordinert.

Det legges til grunn statlige midler til å bygge ut rv 23 til firefelts veg mellom Linnes og E18 i Buskerud. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

Det settes av statlige midler til å bygge ny Eigerøy bru på rv 42 i Rogaland. Dagens bru er en flaskehals for tunge kjøretøyer til og fra Eigerøy havn.

Prosjektet rv 509 Transportkorridor vest i Rogaland omfatter bygging av firefelts veg med prioriterte løsninger for buss og tunge kjøretøy fra Sømmevågen via Risavika til kryss med fv 409 i Sundekrossen. Deler av strekningen inngår i prosjektet Bussveien, et sammenhengende høykvalitets bussystem på Nord-Jæren, der staten vil finansiere 50 pst. av kostnadene slik løsningen er avgrenset i inngått byvekstavtale for Nord-Jæren. Gjennomføringen av disse to prosjektene må derfor samordnes. De delene av Transportkorridor vest som ikke inngår i Bussveien, forutsettes fullfinansiert med bompenger fra Bypakke Nord-Jæren.

## Handlingsprogram 2018–2023 (2029)

### Rute 3 E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger

Mill 2018-kr

Post 30 Store prosjekt	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029		
		statlige midler			annen fin	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	
		18-23	24-29	sum																							
E18 Bommestad - Sky	x	599		599	14	571		571	200		150		150		71						571				571		
E18 Varoddbrua	x	603		603		598		598	250		245		103								598				598		
E39 Hove - Sandved	x	116		116	4	125		125			125										125				125		
E39 Eiganestunnelen	x	845		845	14	809	18	827	385		340	18	84								809	18			809	18	
Rv 23 Dagslett - Lilles	x	720		720	1 029	711	1 022	1 733	65	280	50	420	190	310	260	12	146				711	1 022			711	1 022	
Rv 509 Sømmevågen	x	29		29	95	28	100	128	20	50	8	50									28	100			28	100	
Rv 509 Sømmevågen - Sola skole	x				56			55		55															55		
Rv 509 Sømmevågen - Sola skole, refusjon	x				260			261					261													261	
E18 Lysaker - Ramstadsletta - Slependsen		3 254	1 897	5 151	16 881																						
Lysaker - Strand - Ramstadsletta		3 254	163	3 417	10 251	3 400	10 300	13 700	300			2 000	350	1 700	800	1 000	700	800	1 050	600	3 200	6 100	200	4 200	3 400	10 300	
Ramstadsletta - Slependsen			1 734	1 734	6 630	1 700	6 600	8 300															1 700	6 600	1 700	6 600	
E18/E39 Gartnerløkka - Kolsdalen		255	969	1 224	1 836	1 220	1 840	3 060		105		55		270		360	50	460	200	360	250	1 610	970	230	1 220	1 840	
E39 Smiene - Harestad			1 377	1 377	1 989	1 380	1 990	3 370							250		250				650	1 150	1 380	840	1 380	1 990	
E39 Ålgård - Hove			1 581	1 581	2 040	1 580	2 040	3 620									50				250		300	1 580	1 740	1 580	2 040
Rv 23 Oslofjordforbindelsen, trinn 2		388	1 275	1 663	2 927	1 660	2 930	4 590				90		110		770	70	930	310	520	380	2 420	1 280	510	1 660	2 930	
Rv 282 Holmenbrua		388		388	388	390	390	780					50	70	120	170	120	150	100		390	390			390	390	
E18 Slependsen - Drengsrud (start)			561	561	2 040	5 400	10 400	15 800																	560	2 040	
Rv 19 Moss (start)			1 122	1 122	1 632																				1 120	1 630	
Rv 23 Lilles - kryss E18			694	694	357	690	360	1 050																	690	360	
Rv 42 Eigerøy bru			316	316		320		320																	320		
Rv 509 Transportkorridor vest					714		720	720																	720	720	
<b>Sum</b>		<b>7 195</b>	<b>9 792</b>	<b>16 987</b>	<b>32 277</b>	<b>20 582</b>	<b>39 026</b>	<b>59 608</b>	<b>1 345</b>	<b>490</b>	<b>793</b>	<b>2 633</b>	<b>877</b>	<b>2 701</b>	<b>1 201</b>	<b>2 512</b>	<b>1 136</b>	<b>2 610</b>	<b>1 710</b>	<b>2 480</b>	<b>7 062</b>	<b>13 426</b>	<b>9 800</b>	<b>18 870</b>	<b>16 862</b>	<b>32 296</b>	

Mill 2018-kr

Post 31	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029	
		statlige midler			annen fin	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen
		18-23	24-29	sum																						
Mindre skredsikringstiltak																										
E39 Tronvik - Agder grense								23													23					23
<b>Sum</b>								<b>23</b>													<b>23</b>					<b>23</b>



Mill 2018-kr

Utbedringstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv19 Oppgradering av eksisterende ferge kai Moss	F	Østfold	x	65,0	-	55,0	-	10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	65,0	-	-	-		
E18 utbedring av svanke ved Sandvika	A	Akershus		26,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26,5	-	-	-	26,5	-	-	-		
E18 Haumyrheia tunnelen	T	Vest-Agder		92,3	-	-	-	62,3	-	30,0	-	-	-	-	-	-	-	92,3	-	-	-		
Utbedringsstrekning Rv41/Rv 451 Timenes -Kjevik	A	Vest-Agder		350,0	-	-	-	-	-	90,0	-	80,0	-	80,0	-	100,0	-	350,0	-	-	-		
Utbedringsstrekning Rv 40 Øyakrysset	A	Vestfold		30,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	30,0	-	-	-		
E18 Håneskrysset tilskudd	A	Vest-Agder		30,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	-	-	30,0	-	-	-		
E39 Flekkjefjord vest skredsikring	R	Vest-Agder		15,8	-	-	-	15,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,8	-	-	-		
E39 Oftedal 1 og 2 ny bru	B	Vest-Agder	x	12,7	-	-	-	6,5	-	6,2	-	-	-	-	-	-	-	12,7	-	-	-		
E18 Fokserød utbedring trafikkavvikling	U	Vestfold		50,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	30,0	-	20,0	-		
E39 x fv 14 Refsland i Lund	U	Rogaland		6,6	-	6,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,6	-	-	-		
Rv 42 Krossmoen - Nese	A	Rogaland		123,0	-	-	-	-	-	-	-	50,0	-	73,0	-	-	-	123,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				<b>801,9</b>	<b>-</b>	<b>61,6</b>	<b>-</b>	<b>94,6</b>	<b>-</b>	<b>126,2</b>	<b>-</b>	<b>130,0</b>	<b>-</b>	<b>209,5</b>	<b>-</b>	<b>160,0</b>	<b>-</b>	<b>781,9</b>	<b>-</b>	<b>20,0</b>	<b>-</b>		

Mill 2018-kr

Tilrettelegging for gående og syklende	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 19 Moss, Tigerplassen - Norelokka	O	Østfold		89,4	-	-	-	-	-	30,0	-	59,4	-	-	-	-	-	89,4	-	-	-		
E18/Fv 30 Porsgrunn-Nystrandveien, restfin.	O	Telemark	x	2,8	-	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,8	-	-	-		
E18/fv 420 GS Stølen - Torsbudalen	O	Aust-Agder		20,0	-	-	-	12,0	-	8,0	-	-	-	-	-	-	-	20,0	-	-	-		
Rv 40 GS Gjærdal - Yttersøveien	O	Vestfold		75,0	-	-	-	-	-	30,0	-	45,0	-	-	-	-	-	75,0	-	-	-		
Rv 19 GS-veg til Skoppum jernbanestasjon, start	O	Vestfold	x	100,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,0	-	20,0	-	80,0	-		
Tiltak etter GS-veginspeksjoner	I	Buskerud		5,0	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-		
Tiltak etter GS-veginspeksjoner	I	Vestfold		4,0	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	-	-	-	-	4,0	-	-	-		
Tiltak etter GS-veginspeksjoner	I	Telemark		3,0	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-		
Tiltak etter GS-veginspeksjoner	I	Aust-Agder		5,0	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	2,0	-	-	-	5,0	-	-	-		
Tiltak etter GS-veginspeksjoner	I	Vest-Agder		3,0	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-		
Rv 42 Skjerpe-Krossmoen	G	Rogaland	x	0,9	-	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,9	-	-	-		
Rv 42 Nyåskaiveien - Eigerøy bru	O	Rogaland	x	5,7	-	-	-	5,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,7	-	-	-		
Tiltak etter GS-inspeksjon rute 3, Rogaland	I	Rogaland		2,3	-	-	-	-	-	0,5	-	0,5	-	0,5	-	0,8	-	2,3	-	-	-		
Rv 42 Eidekrysset - Eigerøy bru	O	Rogaland		46,0	-	-	-	-	-	-	-	46,0	-	-	-	-	-	46,0	-	-	-		
E39 G/S-kryssing Algård	O	Rogaland		1,5	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-		
<b>Sum</b>				<b>363,6</b>	<b>-</b>	<b>3,7</b>	<b>-</b>	<b>17,7</b>	<b>-</b>	<b>68,5</b>	<b>-</b>	<b>170,4</b>	<b>-</b>	<b>2,5</b>	<b>-</b>	<b>20,8</b>	<b>-</b>	<b>283,6</b>	<b>-</b>	<b>80,0</b>	<b>-</b>		

Trafikksikkerhetstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E18 Mindre TS-tiltak - diverse	I	Akershus		2,0	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-		
E18 Rekkverkstiltak etter TS-inspeksjon	U	Oslo		1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	1,5	-	-	-		
E18 Drifts åpning og bom i midtdeler	A	Oslo		1,1	-	-	-	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,1	-	-	-		
E18 Variabel infotavle Bestum østgående	A	Oslo		2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-	2,5	-	-	-		
E18 Variabel infotavle Frognerstranda vestgående	A	Oslo		2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-	2,5	-	-	-		
E18 Lysaker - Brendsrud, Rekkverk og sikring av Brupilarer	A	Akershus		1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	1,0	-	-	-		
E18 Variabel infotavle Oreholt Østgående	A	Akershus		2,2	-	-	-	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-	-	-		
E18/Rv 23 Kjelstad, refusjon	X	Buskerud	x	12,0	-	-	-	8,0	-	-	-	4,0	-	-	-	-	-	12,0	-	-	-		
Rv 40 Kryss Faret utbedring	X	Vestfold		10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	10,0	-	-	-		
Rv 40 Sikring forgjengerkryssning Elveveien	A	Vestfold		13,0	-	-	-	-	-	-	-	13,0	-	-	-	-	-	13,0	-	-	-		
Rv 19 Kryss Skoppum, utbedring	X	Vestfold		6,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,5	-	6,5	-	-	-		
Rv 19 Kryss Nykirke/ Skoppum utbedring	X	Vestfold		5,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,5	-	-	-	5,5	-	-	-		
Rv 23 MRK Bjørnstad - Dagslett, oppstart	M	Buskerud		290,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,0	-	20,0	-	270,0	-		
Rv 23 Tiltak etter TS-inspeksjoner	I	Buskerud		3,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	2,0	-	-	-	3,0	-	-	-		
E18 Tiltak mot utforkjøringsulykker	U	Buskerud		3,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	2,0	-	-	-	3,0	-	-	-		
E18 Tiltak mot utforkjøringsulykker	U	Vestfold		3,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	2,0	-	-	-	3,0	-	-	-		
E18 Tiltak mot utforkjøringsulykker	U	Telemark		5,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	4,0	-	-	-	5,0	-	-	-		
E18 Tiltak mot utforkjøringsulykker	U	Aust-Agder		3,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	1,0	-	-	-	2,0	-	1,0	-		
E18 Tiltak mot utforkjøringsulykker	U	Vest-Agder		5,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	3,0	-	-	-	5,0	-	-	-		
Rv 42 Krossmoen-Slettebø, veglys	A	Rogaland	x	4,1	-	4,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,1	-	-	-		
Tiltak mot utforkjøring rute 3	U	Rogaland		41,8	-	3,0	-	3,0	-	3,0	-	2,0	-	11,0	-	10,0	-	32,0	-	9,8	-		
Fartsdempende ITS tiltak E39 og rv 42	A	Rogaland		28,0	-	-	-	-	-	1,5	-	16,5	-	10,0	-	-	-	28,0	-	-	-		
Rv 509 Kontrollplass Risavika	A	Rogaland		8,0	-	-	-	-	-	-	-	8,0	-	-	-	-	-	8,0	-	-	-		
Kryssutbedring 4 kryss E39 og rv 42, Rogaland	X	Rogaland		12,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,0	-	12,0	-	-	-		
E39 Trafikkstyring, Rogaland	A	Rogaland		62,1	60,0	-	-	10,0	20,0	-	-	-	-	-	40,0	29,9	-	39,9	60,0	22,2	-		
<b>Sum</b>				<b>527,8</b>	<b>60,0</b>	<b>7,1</b>	<b>-</b>	<b>24,3</b>	<b>20,0</b>	<b>6,5</b>	<b>-</b>	<b>50,5</b>	<b>-</b>	<b>45,5</b>	<b>40,0</b>	<b>90,9</b>	<b>-</b>	<b>224,8</b>	<b>60,0</b>	<b>303,0</b>	<b>-</b>		

## Mill 2018-kr

Miljøtiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 19 Mosseporten, evt. rensetiltak for tunnelvaskemann	V	Østfold		8,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,0	-	-	-	8,0	-	-	-		
E18 Støytakt på boliger med innendørs støynivå over 42 dB rute 3a i Oslo	S	Oslo		2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	2,0	-	-	-		
Rute 3A Støytakt på boliger med innendørs støynivå over 42 dB	S	Akershus		2,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-		
E18 Grimstadporten rensebasseng	V	Aust-Agder	x	2,0	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-		
E18 Støytakt, restfin	S	Vest-Agder	x	0,6	-	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,6	-	-	-		
E18 Rensebasseng Sørlandsporten, Bruråsen	V	Aust-Agder		1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	1,0	-	-	-		
E18 Rensebasseng Bietunnelen	V	Aust-Agder		1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	1,0	-	-	-		
E18 Viltgjerde Gjellerbekk	A	Buskerud		3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	3,0	-	-	-		
E18 Viltgjerde Moland, Pinesund og Skorstøl	A	Aust-Agder		1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	1,0	-	-	-		
E18 Viltgjerde Fevikmarka - Bie	A	Aust-Agder		1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	1,0	-	-	-		
E18 Rensebasseng Kjeksrud nord og sør	V	Vestfold		1,0	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-		
E18 Rensebasseng Steinbjørnød	V	Vestfold		1,0	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-		
E39 Rensebasseng Loga, Drangeid og Austadtunnelene	V	Vest-Agder		6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	6,0	-	-	-		
E39 Forurensningsforskriften 42 dB	S	Vest-Agder		3,0	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-		
E18 Forurensningsforskriften 42 dB	S	Aust-Agder		3,0	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-		
E18 Forurensningsforskriften 42 dB	S	Telemark		0,5	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-		
E18 Forurensningsforskriften 42 dB	S	Buskerud		2,5	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-		
E39 Støytakt Stangelandkrysset	S	Rogaland		1,0	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-		
Støytakt forskrift, Rogaland	S	Rogaland		1,8	-	-	-	-	-	1,8	-	-	-	-	-	-	-	1,8	-	-	-		
Rehabilitering av støyskjermer	S	Rogaland		5,2	-	-	-	3,4	-	-	-	-	-	1,8	-	-	-	5,2	-	-	-		
<b>Sum</b>				<b>46,6</b>	<b>-</b>	<b>3,6</b>	<b>-</b>	<b>5,4</b>	<b>-</b>	<b>10,8</b>	<b>-</b>	<b>2,0</b>	<b>-</b>	<b>12,8</b>	<b>-</b>	<b>12,0</b>	<b>-</b>	<b>46,6</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>		

## Mill 2018-kr

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv19 Oppgradering av Nesparken knutepunkt	H	Østfold		2,5	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-		
Rv19 Holdeplass foran rådhuset i Moss	H	Østfold		1,7	-	-	-	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,7	-	-	-		
Rv19 Universell utforming av Moss fergekai	K	Østfold		6,5	-	-	-	-	-	2,0	-	4,5	-	-	-	-	-	6,5	-	-	-		
Rv 19 x Høyhallgata	A	Østfold	x	1,1	-	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,1	-	-	-		
E18 Kollektivknutepunkt Fokserød	K	Vestfold		18,0	-	9,7	-	8,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,0	-	-	-		
E18 Kollektivknutepunkt Øygaardsdalen	K	Aust-Agder		21,0	-	-	-	21,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21,0	-	-	-		
E 18 Ekspresbussholdeplass Nedenes	H	Aust-Agder		1,0	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-		
Rv 40 Holdeplasser Kverken	H	Vestfold		3,2	-	-	-	3,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,2	-	-	-		
E18 Ekspresbussholdeplass Islandkrysset inkl P&R	H	Vestfold		17,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17,0	-	17,0	-	-	-		
Rv 42 strekningsvis oppgradering av holdeplasser	H	Rogaland		12,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,0	-	-	-	12,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				<b>84,0</b>	<b>-</b>	<b>10,8</b>	<b>-</b>	<b>35,2</b>	<b>-</b>	<b>4,5</b>	<b>-</b>	<b>4,5</b>	<b>-</b>	<b>12,0</b>	<b>-</b>	<b>17,0</b>	<b>-</b>	<b>84,0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>		

## Mill 2018-kr

Servicetiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Døgnkvillepass pri. 1 rute 3	D	Rogaland		31,5	-	-	-	-	-	-	-	31,5	-	-	-	-	-	31,5	-	-	-		
Fritekstaver (ITS) rute 3	A	Rogaland		9,0	-	-	-	-	-	-	-	9,0	-	-	-	-	-	9,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				40,5	-	-	-	-	-	-	-	40,5	-	-	-	-	-	40,5	-	-	-		

## Mill 2018-kr

Fornyng	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Utbedring av tunneler	T	Oslo		378,0	-	40,0	-	39,0	-	14,0	-	12,0	-	20,0	-	51,0	-	176,0	-	202,0	-		
Tunneloppgradering TSF	T			433,8	-	313,4	-	100,0	-	20,4	-	-	-	-	-	-	-	433,8	-	-	-		
Utbedringsstrekning Rv41/Rv 451 Timenes -Kjevik, Kjevik bru forsterkning	B	Vest-Agder		20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	16,0	-	20,0	-	-	-		
Forsterkning bru	B			10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	-	9,6	-	10,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				841,8	-	353,4	-	139,0	-	34,4	-	12,0	-	24,4	-	76,6	-	639,8	-	202,0	-		

## Mill 2018-kr

Planlegging	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Planlegging rute 3	P			564,0	-	130,3	-	119,5	-	102,3	-	84,6	-	65,0	-	62,3	-	564,0	-	-	-		
Planlegging rute 3	P			124,0	-	30,0	-	10,0	-	10,0	-	19,0	-	25,0	-	30,0	-	124,0	-	-	-		
Planlegging rute 3	P			197,0	-	35,0	-	12,0	-	23,0	-	36,0	-	45,0	-	46,0	-	197,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				885,0	-	195,3	-	141,5	-	135,3	-	139,6	-	135,0	-	138,3	-	885,0	-	-	-		

## Mill 2018-kr

Grunnerv	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Grunnerv rute 3	G			410,0	-	-	-	11,0	-	56,0	-	51,0	-	145,0	-	147,0	-	410,0	-	-	-		
Grunnerv rute 3	G	Rogaland		18,0	-	-	-	2,0	-	4,0	-	4,0	-	4,0	-	4,0	-	18,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				428,0	-	-	-	13,0	-	60,0	-	55,0	-	149,0	-	151,0	-	428,0	-	-	-		

Vedlikehold av riksveger	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Utbedring av tunneler	T	Oslo		265,0	-			55,0	-	88,0	-	71,0	-			51,0	-	265,0	-		
Rv 23 Stampelinasen tunnel, kabelbru og belysning	T	Buskerud		6,0	-	6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-
E18 Kjellstad - Brakerøya, utskifting kabler og belysning	M	Buskerud		7,0	-	-	-	7,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	-	-	-
E39 Ottedal 1 og 2 ny bru	B	Vest-Agder		8,7	-	-	-	8,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,7	-	-	-
E 39 Mjåland bru, rehabilitering	B	Vest-Agder		4,6	-	-	-	4,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,6	-	-	-
E18 Bergsenga-Kopstad, elektro	M	Vestfold		5,0	-	-	-	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-
E18 Møledammen øst, brufuge	B	Vestfold		3,0	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-
Tunneloppgradering TSF	T			202,0	-	100,0	-	102,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	202,0	-	-	-
E39 Brynningsland-, Tronvik-, Lundevanntunnelen	T	Rogaland		11,0	-	1,8	-	1,8	-	1,8	-	1,8	-	1,8	-	1,8	-	11,0	-	-	-
Rv 502 Lauvåstunnelen	T	Rogaland		4,0	-	0,7	-	0,7	-	0,7	-	0,7	-	0,7	-	0,7	-	4,0	-	-	-
E39 Auglendshøyden	T	Rogaland		5,0	-	0,8	-	0,8	-	0,8	-	0,8	-	0,8	-	0,8	-	5,0	-	-	-
E39 Auglend -Schancheholen	A	Rogaland		15,0	-	2,5	-	2,5	-	2,5	-	2,5	-	2,5	-	2,5	-	15,0	-	-	-
<b>Sum</b>				<b>536,3</b>	<b>-</b>	<b>111,8</b>	<b>-</b>	<b>188,1</b>	<b>-</b>	<b>96,8</b>	<b>-</b>	<b>76,8</b>	<b>-</b>	<b>5,8</b>	<b>-</b>	<b>56,8</b>	<b>-</b>	<b>536,3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

## Rute 4a E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger

### Kort om ruten

Rute 4a omfatter E39 fra Harestad like nord for Stavanger via Bergen til kryss med E136 ved Spjelkavik i Ålesund. Tilknytningene til ruten omfatter rv 555 fra Nygårdstangen i Bergen til kryss med fv 561/fv 555 på Kolltveit på Sotra og rv 580 fra Hop til Bergen lufthavn Flesland. Rv 651 fra Hjelle til Volda inngår også i ruten. Ruten omfatter fem ferjesamband på E39: Mortavika – Arsvågen over Boknafjorden, Sandvikvåg – Halhjem over Bjørnefjorden, Oppedal – Lavik over Sognefjorden, Anda – Lote over Nordfjorden og Festøya – Solavågen over Storfjorden. I tillegg inngår ferjesambandet rv 651 Volda – Folkestad. Den totale lengden til rute 4a er om lag 670 km ekskl. ferjesambandene.

### Konseptvalgutredninger med ekstern kvalitetssikring (KVU/KS1)

#### *KVU for E39 Kyststamvegen Boknafjordkryssingen*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2009. KVUen vurderte utbedret ferjetilbud, flere tunnelloesninger og bru. Konklusjonen var å fortsette planleggingen en av undersjøisk tunnel med arm til Kvitsøy (Rogfast).

#### *KVU for E39 Aksdal – Bergen*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2012. Resultatet var at Konsept K4c Midtre linje skal legges til grunn for videre planlegging mellom Aksdal og Bergen. Det innebærer at E39 skal krysse Bjørnafjorden med bru mellom Tysnes og Os.

#### *KVU for E39 Lavik – Skei*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2009. Videre planlegging skal legges til grunn en kombinasjon av konsept C og konsept D som anbefalt i KVUen. Det innebærer utbedring av eksisterende veg og omlegging av traseen på aktuelle delstrekninger.

#### *KVU for E39 Skei – Ålesund*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2014. For strekningen Skei– Volda skal indre trase legges til grunn. Det innebærer tunnel under Utvikfjellet, bru over indre del av Nordfjorden og trasé videre via Hornindal og Kvivsvegen til Volda. For strekningen Volda– Ålesund skal det legges til grunn at framtidig E39 skal gå via Hareidlandet (Hafast).

#### *KVU for Bergensregionen*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2013. Regjeringen legger til grunn at videre utvikling av transportsystemet i Bergensregionen ikke skal basere seg på en regionpakke med felles organisering og finansiering på nåværende tidspunkt. Det bør likevel vurderes på sikt å samordne prosjekter og tiltak til en samlet pakke der rammeverket for helhetlige bymiljøavtaler legges til grunn. Aktuelle prosjekter og tiltak må vurderes trinnvis, og samfunnsøkonomisk lønnsomhet vektlegges ved prioritering av prosjekter.

#### *KVU for rv 555 Sotra*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2009. Konseptvalgutredningen vurderer ulike bru- og tunnelløsninger mellom Sotra og Bergen, samt forbedring av det interne hovedvegnettet på Sotra. Videre planlegging av forbedret forbindelse mellom Sotra og Bergen skal legge til grunn ny bru i eksisterende korridor. Avklaring av to- eller fire felts bru gjøres i kommunedelplan.

#### *KVU for Ålesund*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2016. Videre planlegging skal legge til grunn et nedskalert konsept 4. Konseptet innebærer bl.a utbygging av kollektivtraseer og kollektivfelt, ny firefelts veg på strekningene Breivika – Lerstad og Blindheim – Moa, samt andre vegtiltak. Konseptet inneholder en rekke gang- og sykkeltiltak, men disse skal nedskaleres i tråd med den lokalt utviklede bypakken.

#### Økonomiske rammer for perioden 2018–2023 (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>8 229</b>	<b>9 736</b>
<b>Programområdetiltak</b>	<b>1 418</b>	<b>484</b>
- Utbedringstiltak	621	256
- Tilrettelegging for gående og syklende	177	175
- Trafikksikkerhetstiltak	408	13
- Miljøtiltak	82	
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	88	40
- Servicetiltak	42	
<b>Fornyelse</b>	<b>1 489</b>	
<b>Planlegging</b>	<b>1 581</b>	
<b>Grunnerverv</b>	<b>50</b>	
<b>Post 30 Riksveginvesteringer</b>	<b>12 767</b>	<b>10 220</b>

#### Prioriteringer på ruten

##### Perioden 2018–2023

I første seksårsperiode settes det av midler til å fullføre utbyggingen av det delvis bompengefinansierte prosjektet E39 Svegatjørn – Rådal i Hordaland. Prosjektet, som ventes åpnet for trafikk i 2022, omfatter bygging av 16 km firefelts veg inn mot Bergen fra sør, i hovedsak i tunnel. Videre fullføres prosjektet E39 Bjørset – Skei i Sogn og Fjordane som ventes åpnet for trafikk sommeren 2019. Dette prosjektet omfatter utbedring av om lag 11 km tofelts veg. I tillegg er det satt av statlige midler til refusjon av forskutterte midler til prosjektet E39 Kvivsvegen som ble åpnet for trafikk i 2012.

I 2018 legges det opp til anleggsstart på prosjektet E39 Rogfast i Rogaland som er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 105 S (2016–2017). Prosjektet omfatter bygging av en 26,7 km lang undersjøisk tunnel i to løp mellom Harestad i Randaberg kommune og Arsvågen i Bokn kommune og en 3,7 km lang tunnelarm til Kvitsøy. Tunnelen blir den lengste og dypeste undersjøiske vegtunnelen i verden, med laveste punkt 392 m under havoverflaten. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2025/2026.

I tillegg legges det til grunn oppstart av prosjektet E39 Myrmel – Lunde i Sogn og Fjordane. Det legges også opp til å starte utbyggingen av prosjektet rv 555 Sotrasambandet i Hordaland. Prosjektet er forutsatt gjennomført som OPS-prosjekt over post 29, jf. Prop. 1 S (2014–2015). Statens vegvesens kostnader til forberedende arbeider inkl. flytting av høyspentlinje, grunnverv og byggherrekostnader m.m. finansieres over post 30. Prioriteringen av prosjektet er betinget av at det blir tilslutning til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

### Rv 555 Sotrasambandet

Prosjektet ligger i Bergen og Fjell kommuner. Dagens rv 555 er en tofelts veg med varierende standard. Eksisterende Sotrabru er smal uten tilrettelegging for gående og syklende. Årsdøgntrafikken over brua er i underkant av 27 000 kjøretøy. Det er store framkommelighetsproblemer også for kollektivtrafikken. Transportsystemet er meget sårbart med dagens Sotrabru som eneste adkomst til kommunene Fjell, Sund og Øygarden, med omfattende næringsliv knyttet til olje og gass.

Prosjektet omfatter bygging av 9,4 km firefelts veg fra kryss med fv 562 ved Storavatnet i Bergen til kryss med fv 561 på Kolltveit på Sotra, herav om lag 4,5 km i tunnel. Prosjektet inkluderer ny firefelts bru med separat gang- og sykkelveg. Brua blir om lag 950 m lang, med et hovedspenn på om lag 590 m. Totalt er det planlagt å bygge om lag 14 km gang- og sykkelveger, herav 7,8 km som høystandard løsning med skille mellom syklende og gående. Det er planlagt nye kollektivterminaler ved Storavatnet og på Straume. Prosjektet legger til rette for prioritering av kollektivtrafikken mellom terminalene.

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2009. Kommunedelplaner for prosjektet ble vedtatt i 2012, og reguleringsplanene ble vedtatt i 2016. Arbeidet med opplegg for finansiering av prosjektet som OPS-prosjekt, inkludert størrelsen på milepælsutbetalingen ved trafikkåpning og betaling for tilgjengelighet i driftsperioden, er kommet langt. Det foreligger lokalpolitiske vedtak om delfinansiering av prosjektet med bompenger, og arbeidet med KS2 er i slutfasen. Det er bevilget midler til grunnverv og andre forberedende arbeider inkl. flytting av høyspentlinje.

Nøkkeltall og virkningsberegninger:

Kostnadsanslag*	9 790 mill. kr
Statlig finansiering 2018–2023*	4 590 mill. kr
Statlig finansiering 2024–2029*	610 mill. kr



Annen finansiering 2018–2029*	4 590 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	13 730 mill. kr
Reduksjon i samfunnets transportkostnader	25 140 mill. kr
Reduksjon i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	6 200 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	–0,62 personer
Endring i CO <sub>2</sub> -utslipp fra trafikken per år	740 tonn

\* Kostnadsanslag og finansieringsplan forutsatt gjennomført som et «tradisjonelt» prosjekt. Kostnader og opplegg for finansiering som OPS-prosjekt er ikke avklart.

### E39 Myrmel – Lunde

Prosjektet omfatter utbedring og omlegging av en 3,7 km lang strekning med smal og svingete veg i Gaular kommune. På deler av strekningen er det planlagt å legge vegen i tunnel. Det skal bygges to kryss. Det skal legges til rette for gående og syklende dels gjennom bygging av ny gang- og sykkelveg og dels på eksisterende veger. Reguleringsplan ble vedtatt i 2016.

### **Perioden 2024–2029**

I siste seksårsperiode ferdigstilles prosjektene E39 Rogfast, E39 Myrmel – Lunde og rv 555 Sotrasambandet.

Det legges opp til å gjennomføre prosjektet E39 Bogstunnelen – Gaular grense i Sogn og Fjordane. Prosjektet omfatter omlegging av en strekning i Høyanger og Gaular kommune, i hovedsak gjennom bygging av en tunnel utenom Vadheim sentrum. Det settes også av midler til å gjennomføre utbedring av delstrekninger på E39 mellom Byrkjelo og Sandane i Sogn og Fjordane. Valg av løsninger er ikke endelig avklart, og kostnadsanslaget er derfor usikkert.

Det legges til grunn statlige midler til utbygging av E39 på strekningen Volda – Furene i Møre og Romsdal, med omlegging utenom Volda sentrum. Det legges også til grunn statlige midler til å gjennomføre prosjektet E39 Vegsund – Breivika i Møre og Romsdal. Prosjektet omfatter utbygging av E39 til firefelts veg i Ålesund kommune, i hovedsak i tunnel. Prioriteringen av begge prosjektene er betinget av at det blir tilslutning til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging.

I siste seksårsperiode legges det også til grunn anleggsstart på prosjektet E39 Aksdal – Våg i Rogaland. Prosjektet omfatter bygging av firefelts veg på en fellesstrekning med E134. Prioriteringen er betinget av tilslutning til delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

Videre legges det opp til å starte byggingen av prosjektet E39 Ådland – Svegatjørn i Hordaland (Hordfast). Prosjektet inngår i Ferjefri E39 og vil sammen med E39 Rogfast gi ferjefritt vegsamband mellom Stavanger og Bergen. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet. Kostnadsoverslaget har økt vesentlig gjennom planprosessen. Prosjektet blir derfor gått gjennom for å se på mulige kostnadsreduksjoner. Med betydelige kostnadsreduksjoner er det i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* vurdert at det kan bli aktuelt med anleggsstart med bompenger allerede i første seksårsperiode.

I tillegg er det lagt til grunn statlige midler til å starte utbyggingen av prosjektet E39 Vågsbotn – Klauvaneset i Hordaland. Utbyggingen omfatter bygging av firefelts veg i ny trasé like nord for Bergen. Det meste av strekningen er planlagt i tunnel. Prioriteringen er betinget av tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging. Prosjektet og tilknytning til andre prosjekter skal gjennomgås på nytt i første seksårsperiode.

Innenfor skredsikring (post 31) legges det opp til å bruke statlige midler til å gjennomføre prosjektene E39 Skjersura og E39 Våtedalen i Jølster kommune i Sogn og Fjordane. Prosjektet E39 Skjersura omfatter bygging av en tunnel med tilstøtende veg for å sikre et skredpunkt med høy skredfaktor. Prosjektet E39 Våtedalen omfatter bygging av en tunnel for å sikre fem skredpunkter med høy skredfaktor.

Handlingsprogram 2018–2023 (2029)

Rute 4a E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger

Mill 2018-kr

Post 30 Store prosjekt	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029	
		statlige midler			annen	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen
		18-23	24-29	sum																						
E39 Sveгатjørn - Rådal	x	3 474		3 474	448	3 428	436	3 864	1 160	230	790	206	730		400		300		48		3 428	436			3 428	436
E39 Drægebo - Grytås og Birkeland - Sande N	x	10		10		26		26	27											27				27		
E39 Bjørset - Skei	x	527		527		530		530	190		250		90								530				530	
E39 Kivisvegen, refusjon	x	44		44		44		44					44								44				44	
Rv 555 Sotrasambandet (ekskl OPS-kontrakten)	x	842		842		845		845	260		440		20		20		20		50		810		35		845	
E39 Rogfast	x	3 111	459	3 570	13 036	3 569	13 321	16 891	100	400	200	1 700	400	1 500	600	2 000	600	2 000	1 210	1 700	3 110	9 300	459	4 021	3 569	13 321
E39 Myrmel - Lunde		286	224	510		510		510								90		190		280		230		250	510	
E39 Akdsdal - Våg (start)			255	255	255	714	714	1 428														250	250	250	250	
E39 Ådland - Sveгатjørn (start)			14 280	14 280	5 100	29 580	11 220	40 800														14 300	5 100	14 300	5 100	
E39 Vågsbotn - Klauvaneset (start)			204	204	102	3 978	1 530	5 508														200	100	200	100	
E39 Bogstunnelen- Gaular grense			1 122	1 122		1 120		1 120																1 120	1 120	
E39 Byrkjelo - Sandane (delstrekningar)			1 020	1 020																		1 000		1 000		
E39 Volda - Furene			612	612	306	610	310	920														610	310	610	310	
E39 Vegsund - Breivika			1 020	1 020	1 836	1 020	1 840	2 860														1 020	1 840	1 020	1 840	
<b>Sum</b>		<b>8 294</b>	<b>19 196</b>	<b>27 490</b>	<b>21 082</b>	<b>45 974</b>	<b>29 372</b>	<b>75 345</b>	<b>1 737</b>	<b>630</b>	<b>1 680</b>	<b>1 906</b>	<b>1 284</b>	<b>1 500</b>	<b>1 020</b>	<b>2 000</b>	<b>1 010</b>	<b>2 000</b>	<b>1 498</b>	<b>1 700</b>	<b>8 229</b>	<b>9 736</b>	<b>19 224</b>	<b>11 621</b>	<b>27 453</b>	<b>21 357</b>

Mill 2018-kr

Post 31	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029	
		statlige midler			annen	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen
		18-23	24-29	sum																						
E39 Skjersura			714	714		710		710																710	710	
E39 Våtedalen			1 326	1 326		1 330		1 330																1 330	1 330	
<b>Sum</b>			<b>2 040</b>	<b>2 040</b>		<b>2 040</b>		<b>2 040</b>																<b>2 040</b>	<b>2 040</b>	

## Mill 2018-kr

Utbedringstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E39 Jektevik-Sandvikvåg	U	Hordaland	x	4,9	-	4,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,9	-	-	-		
E39 Akسدalkrysset	U	Rogaland	x	55,0	-	-	-	28,1	-	26,9	-	-	-	-	-	-	-	55,0	-	-	-		
E39 Reservekai for E39 Mortavik - Arsvågen, fv 519 Hanasand ferjekai	F	Rogaland	x	25,0	-	25,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,0	-	-	-		
E39 Fjellvegen	U	Hordaland	x	90,8	132,3	-	-	-	50,0	-	50,0	40,0	-	50,8	32,3	-	-	90,8	132,3	-	-		
E39 Skipenes bru	B	Sogn og Fjordane		26,9	-	10,0	-	10,0	-	1,9	-	-	-	-	-	-	-	21,9	-	5,0	-		
Rv 580 Sandslikrysset	A	Hordaland	x	54,5	123,5	40,0	60,0	14,5	63,5	-	-	-	-	-	-	-	-	54,5	123,5	-	-		
Rv 580 Sandslikrysset, refusjon	A	Hordaland	x	20,0	-	-	-	-	-	20,0	-	-	-	-	-	-	-	20,0	-	-	-		
E39 Halhjem og Sandvikvåg ferjekaiar, landstrøm	A	Hordaland	x	15,8	-	15,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,8	-	-	-		
E39 Mortavika, Arsvågen, Hanasand og Mekjarvik ferjekaiar, landstrøm	A	Rogaland	x	10,0	-	10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-		
E39 Sunnmøre, tilpassing av ferjekaiar til nye anbud	F	Møre og Romsdal		305,0	-	62,0	-	200,0	-	43,0	-	-	-	-	-	-	-	305,0	-	-	-		
E39 Liadal, inkl. Liadalsmuren	A	Møre og Romsdal		60,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,0	-	18,0	-	42,0	-		
<b>Sum</b>				667,9	255,8	167,7	60,0	252,6	113,5	91,8	50,0	40,0	-	50,8	32,3	18,0	-	620,9	255,8	47,0	-		

## Mill 2018-kr

Tilrettelegging for gående og syklende	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E39 Gismarvik-Aksdal	G	Rogaland	x	44,6	48,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	44,6	48,6	44,6	48,6	-	-		
E39 Halstad-Kronborg	O	Sogn og Fjordane	x	2,3	-	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,3	-	-	-		
E39 Halbrend skule-Hogane	O	Sogn og Fjordane		10,2	18,2	6,2	11,0	3,0	7,2	1,0	-	-	-	-	-	-	-	10,2	18,2	-	-		
E39 Farsund-Kussli 2	G	Sogn og Fjordane		26,5	-	21,5	-	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26,5	-	-	-		
E39 Vikane-Eikangervåg	G	Hordaland		45,1	60,5	-	-	-	-	-	-	-	-	5,5	27,6	30,0	27,6	35,5	17,5	25,0	-		
Tiltak etter GS-inspeksjon rute 4a, Rogaland	I	Rogaland		0,3	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-		
Tiltak etter GS-inspeksjon alle ruter, Sogn og Fjordane	I	Sogn og Fjordane		5,0	-	-	-	1,0	-	1,0	-	1,0	-	-	-	2,0	-	5,0	-	-	-		
E39 Heiane - Vabakkjen	G	Hordaland		126,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40,5	-	40,5	-	85,8	-	-		
E39 Mehammer - Eide	G	Hordaland		-	22,7	-	-	-	22,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22,7	-	-		
Samferdselspakke Volda-Ørsta	A	Møre og Romsdal		50,0	400,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,0	50,0	20,0	50,0	30,0	350,0	-		
<b>Sum</b>				310,3	550,0	30,0	11,0	9,0	29,9	2,3	-	1,0	-	5,5	134,7	128,6	177,0	175,0	133,3	375,0	-		

Trafikksikkerhetstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E39 Knarvik-Oppedal, veglys	A	Hordaland	x	4,2	-	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,2	-	-	-
E39 Kontrollplass nord for Bergen	A	Hordaland	x	20,5	-	20,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,5	-	-	-
E39 Førlandskrysset-nytt kryss Eikeskog	X	Rogaland	x	2,5	-	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-
E39 X fv. 609 Askvollkrysset	X	Sogn og Fjordane	x	19,0	3,0	13,0	2,5	6,0	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	19,0	3,0	-	-
E39 Hafstadflata to kryss	X	Sogn og Fjordane	x	30,9	9,8	10,7	-	-	9,8	20,2	-	-	-	-	-	-	-	30,9	9,8	-	-
E39 Skilt for utekontroll Førde	A	Sogn og Fjordane		1,8	-	1,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,8	-	-	-
Tiltak mot utforkøyring rute 4a i Hordaland	U	Hordaland		57,8	-	3,5	-	5,0	-	4,0	-	4,0	-	12,0	-	23,0	-	51,5	-	6,3	-
Tiltak mot utforkøyring rute 4a i Rogaland	U	Rogaland		46,5	-	3,5	-	4,0	-	4,0	-	2,0	-	8,0	-	17,0	-	38,5	-	8,0	-
Tiltak mot utforkøyring rute 4a i Sogn og Fjordane	U	Sogn og Fjordane		65,7	-	3,5	-	6,0	-	6,1	-	4,2	-	10,5	-	29,1	-	59,4	-	6,3	-
Utbetring for FMO rute 4a i Hordaland	S	Hordaland		28,6	-	5,0	-	5,0	-	13,6	-	5,0	-	-	-	-	-	28,6	-	-	-
Utbetring for FMO rute 4a i Sogn og Fjordane	S	Sogn og Fjordane		14,5	-	2,0	-	5,0	-	7,5	-	-	-	-	-	-	-	14,5	-	-	-
E39 Kontrollplass Sveгатjorn	A	Hordaland		15,8	-	-	-	-	-	-	-	15,8	-	-	-	-	-	15,8	-	-	-
E39 Sveio, veglys	A	Hordaland		6,1	-	-	-	6,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,1	-	-	-
E39 Knarvik-Oppedal del II, veglys	A	Hordaland		14,6	-	-	-	-	-	-	-	14,6	-	-	-	-	-	14,6	-	-	-
E39 Kronborg - Farsund, veglys	A	Sogn og Fjordane		20,9	-	-	-	-	-	-	-	20,9	-	-	-	-	-	20,9	-	-	-
E39 Sláttevik-Aksdal	A	Rogaland		25,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,1	-	-	-	25,1	-	-	-
E39 Sláttevik kryssutbedring	X	Rogaland		40,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,4	-	10,0	-	40,4	-	-	-
E39 Hafstad-Kronborg, veglys	A	Sogn og Fjordane	x	1,2	-	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	-	-	-
E39 Åbergsdalen i Gaular - tiltak etter TS-inspeksjon	I	Sogn og Fjordane	x	2,5	-	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-
E39 Ekset, undergang	A	Møre og Romsdal	x	9,5	-	9,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,5	-	-	-
<b>Sum</b>				<b>428,1</b>	<b>12,8</b>	<b>83,4</b>	<b>2,5</b>	<b>37,1</b>	<b>10,3</b>	<b>55,4</b>	<b>-</b>	<b>66,5</b>	<b>-</b>	<b>86,0</b>	<b>-</b>	<b>79,1</b>	<b>-</b>	<b>407,5</b>	<b>12,8</b>	<b>20,6</b>	<b>-</b>

Mill 2018-kr

Miljøtiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Støytiltak forskrift, Hordaland	S	Hordaland		1,6	-	-	-	-	-	1,6	-	-	-	-	-	-	-	1,6	-	-	-		
Støytiltak forskrift, Rogaland	S	Rogaland		0,5	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-		
Støytiltak forskrift, Sogn og Fjordane	S	Sogn og Fjordane		0,2	-	-	-	-	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	0,2	-	-	-		
E39/rv 555, støytutbetringar	S	Hordaland		5,3	-	5,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,3	-	-	-		
Diverse støytiltak	S	Hordaland		2,5	-	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-		
Utbetring av vegrelaterte kulturminne Hordaland	K	Rogaland		7,5	-	2,0	-	-	-	3,0	-	2,5	-	-	-	-	-	7,5	-	-	-		
Lokal luftkvalitet Hordaland, 5 målestasjoner i Bergen	A	Hordaland		10,0	-	5,0	-	-	-	1,8	-	3,2	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-		
Tiltak etter vannforskrift, Hordaland	V	Hordaland		22,7	-	2,0	-	-	-	-	-	2,0	-	18,7	-	-	-	22,7	-	-	-		
Lokal luftkvalitet Rogaland	A	Rogaland		4,2	-	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,2	-	-	-		
Tiltak etter vannforskrift, Rogaland	V	Rogaland		2,0	-	1,6	-	-	-	-	-	0,4	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-		
Lokal luftkvalitet Sogn og Fjordane	A	Sogn og Fjordane		0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-	-	-	0,1	-	-	-		
Tiltak etter vannforskrift, Sogn og Fjordane	V	Sogn og Fjordane		1,5	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	0,5	-	-	-	1,5	-	-	-		
E39 Tiltak mot støy 4a	S	Møre og Romsdal		4,0	-	4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	-	-		
E39 Moatunnelen, rensing av vann	V	Møre og Romsdal		15,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	5,0	-	10,0	-		
E39 Blindheimstunnelen, rensing av vann	V	Møre og Romsdal		15,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	5,0	-	10,0	-		
Tiltak for biologisk mangfald Rogaland	Q	Rogaland		3,0	-	1,0	-	-	-	-	-	1,0	-	1,0	-	-	-	3,0	-	-	-		
Utbetring av vegrelaterte kulturminne Rogaland	K	Hordaland		5,0	-	1,0	-	-	-	3,0	-	1,0	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-		
Utbetring av vegrelaterte kulturminne Sogn og Fjordane	K	Sogn og Fjordane		2,0	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				102,1	-	30,6	-	-	-	10,1	-	11,1	-	20,3	-	10,0	-	82,1	-	20,0	-		

Mill 2018-kr

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E39 Kollektivknutepkt. og innfartspark. på Flatøy	H	Hordaland		16,4	39,8	-	-	-	-	-	-	-	-	16,4	39,8	-	-	16,4	39,8	-	-		
E39 Oppgradering av haldeplassar Mjåsund - Våg	H	Hordaland		7,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,1	-	-	-	7,1	-	-	-		
E39 Gjørdvik - Haugsvær, haldeplassar	H	Hordaland		7,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	-	-	-	7,0	-	-	-		
E39 Haldeplassar Stord og Fitjar	H	Hordaland		19,5	-	-	-	-	-	9,3	-	9,3	-	0,9	-	-	-	19,5	-	-	-		
E39 Haldeplassar, Sogn og Fjordane	H	Sogn og Fjordane		16,6	-	-	-	-	-	-	-	6,8	-	9,8	-	-	-	16,6	-	-	-		
E39 Haldeplassoppgradering, Sveio	H	Hordaland		7,7	-	-	-	-	-	7,7	-	-	-	-	-	-	-	7,7	-	-	-		
E39 Ørsta, kollektivknutepunkt	K	Møre og Romsdal		14,0	-	10,0	-	4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				88,3	39,8	10,0	-	4,0	-	17,0	-	16,1	-	41,2	39,8	-	-	88,3	39,8	-	-		

## Mill 2018-kr

Servicetiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E39 Rasteplass Svídalsneset	R	Sogn og Fjordane	x	8,1	-	8,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,1	-	-	-		
E39 Døgnkvileplass Aksdal	D	Rogaland		5,3	-	5,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,3	-	-	-		
E39 Friteksttave (ITS)	A	Sogn og Fjordane		24,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,0	-	-	-	24,0	-	-	-		
E39 Volda/Ørsta, døgnhvileplass	D	Møre og Romsdal		5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	5,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				42,4	-	13,4	-	-	-	-	-	-	-	24,0	-	5,0	-	42,4	-	-	-		

## Mill 2018-kr

Fornyng	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E39 Nordhordalandsbrua	B	Hordaland	x	54,5	-	25,5	-	29,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,5	-	-	-		
E39 Stordbrua - avluktingsanlegg av berekabar	B	Hordaland		36,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,8	-	15,8	-	21,0	-		
E39 Skipenes bru	B	Sogn og Fjordane		13,1	-	-	-	-	-	13,1	-	-	-	-	-	-	-	13,1	-	-	-		
E39 Byfjordtunnelen	T	Rogaland		49,70	-	49,70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	49,7	-	-	-		
E39 Håklepp	T	Rogaland		67,0	-	10,0	-	57,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67,0	-	-	-		
E39 Bømlafjordtunnelen	T	Hordaland		68,3	-	68,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	68,3	-	-	-		
E39 Uføretunnelen	T	Hordaland		21,1	-	10,0	-	11,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21,1	-	-	-		
E39 Fløyfjellstunnelen	T	Hordaland		124,4	-	-	-	-	-	81,6	-	42,8	-	-	-	-	-	124,4	-	-	-		
E39 Munkebotntunnelen	T	Hordaland		38,8	-	20,0	-	18,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38,8	-	-	-		
E39 Eidsvåg tunnelen	T	Hordaland		91,8	-	-	-	61,2	-	30,6	-	-	-	-	-	-	-	91,8	-	-	-		
E39 Glaskartunnelen	T	Hordaland		29,6	-	-	-	15,3	-	14,3	-	-	-	-	-	-	-	29,6	-	-	-		
E39 Mundalsberg tunnelen	T	Hordaland		12,2	-	-	-	12,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,2	-	-	-		
E39 Eikefott tunnelen	T	Hordaland		51,0	-	-	-	51,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	51,0	-	-	-		
E39 Masfjord tunnelen	T	Hordaland		59,5	-	20,0	-	39,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	59,5	-	-	-		
E39 Matreberg- og Trodaltunnelane	T	Hordaland		89,1	-	20,0	-	69,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	89,1	-	-	-		
E39 Jernfjell tunnelen	T	Hordaland		16,9	-	-	-	10,2	-	6,7	-	-	-	-	-	-	-	16,9	-	-	-		
E39 Skrikeberg tunnelen	T	Sogn og Fjordane		136,7	-	-	-	20,4	-	91,8	-	24,5	-	-	-	-	-	136,7	-	-	-		
E39 Bogstunnelen	T	Sogn og Fjordane		22,4	-	-	-	10,2	-	12,2	-	-	-	-	-	-	-	22,4	-	-	-		
E39 Lotetunnelen	T	Sogn og Fjordane		76,5	-	-	-	-	-	30,6	-	45,9	-	-	-	-	-	76,5	-	-	-		
E39 Marajøltunnelen	T	Sogn og Fjordane		28,6	-	-	-	-	-	20,4	-	8,2	-	-	-	-	-	28,6	-	-	-		
E39 Breisvortunnelen	T	Sogn og Fjordane		39,8	-	-	-	-	-	30,6	-	9,2	-	-	-	-	-	39,8	-	-	-		
E39 Kongenestunnelen	T	Sogn og Fjordane		33,7	-	-	-	-	-	20,4	-	13,3	-	-	-	-	-	33,7	-	-	-		
E39 Kjøshammartunnelen	T	Sogn og Fjordane		27,5	-	-	-	-	-	27,5	-	-	-	-	-	-	-	27,5	-	-	-		
Rv 555 Nygård tunnelen	T	Hordaland		65,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	65,3	-	-	-	65,3	-	-	-		
Rv 555 Damsgård tunnelen	T	Hordaland		177,5	-	-	-	-	-	81,6	-	75,5	-	20,4	-	-	-	177,5	-	-	-		
Rv 555 Lyderhornstunnelen	T	Hordaland		20,0	-	20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,0	-	-	-		
E39 Moatunnelen	T	Møre og Romsdal	x	1,7	-	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,7	-	-	-		
E39 Blindheimtunnelen	T	Møre og Romsdal	x	12,0	-	4,0	-	8,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,0	-	-	-		
E39 Rotsethorntunnelen	T	Møre og Romsdal	x	44,0	-	7,0	-	37,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	44,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				1 509,5	-	256,2	-	450,0	-	461,5	-	219,3	-	85,7	-	15,8	-	1 488,5	-	21,0	-		

## Mill 2018-kr

Planlegging	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Planlegging rute 4a	P	Rogaland,Hordaland, Sogndal		1 146,9	-	177,0	-	258,8	-	199,9	-	178,7	-	164,4	-	168,1	-	1 146,9	-	-	-	-	
Planlegging rute 4a	P	Møre og Romsdal	x	434,0	-	82,0	-	92,3	-	74,6	-	71,1	-	49,0	-	65,0	-	434,0	-	-	-	-	
<b>Sum</b>				1 580,9	-	259,0	-	351,1	-	274,5	-	249,8	-	213,4	-	233,1	-	1 580,9	-	-	-	-	

## Mill 2018-kr

Grunnerverv	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Grunnerverv rute 4a	G			50,0	-	-	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	50,0	-	-	-	-	
<b>Sum</b>				50,0	-	-	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	50,0	-	-	-	-	

## Mill 2018-kr

Vedlikehold av riksveger	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E39 Fløyfjellstunnelen (TSF)	T	Hordaland		173,4	-	-	-	-	-	-	-	89,8	-	83,6	-	-	-	173,4	-	-	-	-	
E39 Eikefettunnelen (TSF)	T	Hordaland	x	159,7	-	-	-	-	-	88,3	-	71,4	-	-	-	-	-	159,7	-	-	-	-	
E39 Matreberg- og Trodatunnelane (TSF)	T	Hordaland	x	51,0	-	25,5	-	-	-	25,5	-	-	-	-	-	-	-	51,0	-	-	-	-	
E39 Jernfjellstunnelen (TSF)	T	Hordaland		133,0	-	-	-	-	-	90,2	-	42,8	-	-	-	-	-	133,0	-	-	-	-	
E39 Lotetunnelen nord	A	Sogn og Fjordane		22,6	-	3,8	-	3,8	-	3,8	-	3,8	-	3,8	-	3,8	-	22,6	-	-	-	-	
E39 Stordbrua - maling	B	Hordaland		23,1	-	3,9	-	3,9	-	3,9	-	3,9	-	3,9	-	3,9	-	23,1	-	-	-	-	
E39 Svor bru	B	Sogn og Fjordane		41,0	-	6,8	-	6,8	-	6,8	-	6,8	-	6,8	-	6,8	-	41,0	-	-	-	-	
E 39 Vartdalstranda, skogrydding	A	Møre og Romsdal		3,0	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	
E 39 Volda og Ørsta, lukka drenstiltak	D	Møre og Romsdal		6,0	-	-	-	6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-	-	
E 39 Stikkrenneutskifting (stålrenner) 4a	D	Møre og Romsdal		7,0	-	-	-	-	-	7,0	-	-	-	-	-	-	-	7,0	-	-	-	-	
<b>Sum</b>				619,8	-	40,0	-	20,5	-	225,5	-	221,5	-	98,1	-	14,5	-	619,8	-	-	-	-	



## Rute 4b E39 Ålesund – Trondheim

### Kort om ruten

Rute 4b omfatter E39 fra kryss med E136 ved Spjelkavik i Ålesund til kryss med E6 ved Klett like sør for Trondheim. Ruten omfatter to ferjesamband på E39: Vestnes – Molde over Moldefjorden og Kanestraum – Halså over Halsafjorden. Den totale lengden til rute 4b er om lag 270 km ekskl. ferjestrekningene.

### Konseptvalgutredninger med ekstern kvalitetssikring (KVU/KS1)

#### *KVU for E39 Ålesund – Bergsøya*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen av 2014. Mellom Ålesund og Molde skal Tautrakonseptet legges til grunn. Det innebærer kryssing av Romsdalsfjorden mellom Tomrefjorden og Otrøya i tunnel under Tautra og videre i bru over Julsundet. Det pågår arbeid med en tilleggsvurdering for strekningen Digernes – Vik. Her vurderes om E39 skal gå via Ørskogfjellet som i dag eller legges forbi Svartløkvatnet lenger vest. På strekningen Molde – Bergsøya legges det til grunn at E39 skal utvikles i dagens korridor.

#### *KVU for E39 Bergsøya – Valsøya*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2014. På kort sikt utredes bedre ferjetilbud. På lang sikt legges konseptet med hengebru vest for dagens ferjestrekning til grunn.

#### *KVU for Orkdalsregionen*

Samferdselsdepartementet har bedt om at det utarbeides en KVU for E39 gjennom Orkdal. Tilgrensende fylkesveger skal inngå i utredningen.

### Økonomiske rammer for perioden 2018–2023 (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>2 880</b>	<b>770</b>
<b>Programområdetiltak</b>	<b>392</b>	<b>50</b>
- Utbedringstiltak	331	
- Tilrettelegging for gående og syklende	39	50
- Trafikksikkerhetstiltak		
- Miljøtiltak	22	
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming		
- Servicetiltak		
<b>Fornyelse</b>		
<b>Planlegging</b>	<b>230</b>	
<b>Grunnerverv</b>	<b>5</b>	
<b>Post 30 Riksveginvesteringer</b>	<b>3 507</b>	<b>820</b>

## Prioriteringer på ruten

### Perioden 2018–2023

I første seksårsperiode legges det opp til å gjennomføre prosjektet E39 Lønset – Hjelset i Møre og Romsdal. Prioriteringen av er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet. Det legges også opp til å gjennomføre prosjektet E39 Betna – Vinjeøra – Stormyra i Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag. I tillegg er det satt av midler til utbedring, inkl. bygging av forbikjøringsfelt, på E39 ved Ørskogfjellet i Møre og Romsdal.

#### E39 Lønset – Hjelset

Prosjektet omfatter bygging av om lag 9 km tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt øst for Molde i Molde kommune.

#### E39 Betna – Vinjeøra – Stormyra

Prosjektet ligger i Halså kommune i Møre og Romsdal og Hemne kommune i Sør-Trøndelag. Store deler av strekningen har til dels svært lav standard med smal veg, mange krappe svinger og mange avkjørsler. Strekningen, som er om lag 47 km, er en flaskehals for tungtrafikk og busstrafikk mellom Møre og Trøndelag. Om lag 26 km er uten gul midtlinje.

Prosjektet omfatter bygging av tre delstrekninger med til sammen om lag 26 km tofelts veg, dels i eksisterende trasé og dels i ny trasé. Prosjektet fører til sammenhengende standard på en 43 km lang strekning.

### Perioden 2024–2029

I siste seksårsperiode settes det av midler til å bygge om E39 på strekningen Bolsønes – Årø i Møre og Romsdal med etablering av kollektiv-/sambruksfelt like øst for Molde. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering gjennom en bypakke for Molde.

Det legges også opp til å starte utbyggingen av E39 mellom Ålesund og Molde (Møreaksen). Prosjektet omfatter bygging av firefelts veg i ny trasé, med kryssing av Romsdalsfjorden i en tunnel og Julsundet på hengebru. Prosjektet inngår i Ferjefri E39 og vil gi ferjefritt vegsamband mellom Ålesund og Molde. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging. Omlegging av E39 i tunnel utenom Molde sentrum inngår i prosjektet, og bygging og finansiering av forutsettes sett i sammenheng med den planlagte bypakken for Molde. Kostnadsoverslaget har økt vesentlig gjennom planprosessen. Prosjektet blir derfor gått gjennom for å se på mulige kostnadsreduksjoner. Med betydelige kostnadsreduksjoner er det i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* vurdert at det kan bli aktuelt med anleggsstart med bompenger allerede i første seksårsperiode.

Innenfor skredsikring (post 31) legges det opp til å gjennomføre prosjektet E39 Skorgedalen i Møre og Romsdal. Prosjektet omfatter bygging av nye fangvoller samt forsterkning av eksisterende tiltak for å sikre tre skredpunkter med høy eller middels skredfaktor.

Handlingsprogram 2018–2023 (2029)

Rute 4b E39 Ålesund - Trondheim

Mill 2018-kr

Post 30 Store prosjekt	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029	
		statlige midler			annen fin	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen
		18-23	24-29	sum																						
E39 Ørskogfjellet, krabbefelt		133		133		130		130						20		90		20		130					130	
E39 Lønset - Hjelset		612		612	765	610	770	1 380			250	60	370	250	75	250	75	50		610	770				610	770
E39 Betna - Vinjeøra - Stormyra		2 142		2 142		2 140		2 140			20		120		700		900		400		2 140					2 140
E39 Ålesund - Molde (start)			6 120	6 120	2 040	29 600	8 200	37 800														6 100	2 000	6 100	2 000	
E39 Bolsønes - Arø			918	918	1 224	920	1 220	2 140														920	1 220	920	1 220	
<b>Sum</b>		<b>2 887</b>	<b>7 038</b>	<b>9 925</b>	<b>4 029</b>	<b>33 400</b>	<b>10 190</b>	<b>43 590</b>			<b>20</b>	<b>250</b>	<b>180</b>	<b>370</b>	<b>970</b>	<b>75</b>	<b>1 240</b>	<b>75</b>	<b>470</b>		<b>2 880</b>	<b>770</b>	<b>7 020</b>	<b>3 220</b>	<b>9 900</b>	<b>3 990</b>

Mill 2018-kr

Post 31	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029	
		statlige midler			annen fin	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen
		18-23	24-29	sum																						
E39 Skorgedalen			61	61		60		60															60		60	
<b>Sum</b>			<b>61</b>	<b>61</b>		<b>60</b>		<b>60</b>															<b>60</b>		<b>60</b>	

## Mill 2018-kr

Utbedringstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E39 Romsdal og Nordmøre, tilpasning av ferjekaiert til nye anbud	F	Møre og Romsdal		215,0	-	-	-	40,0	-	152,0	-	23,0	-	-	-	-	-	215,0	-	-	-	-	
E39 Gjemnessundbrua	B	Møre og Romsdal		16,0	-	-	-	-	-	-	-	14,0	-	2,0	-	-	-	16,0	-	-	-	-	
E39 Harangen-Bårdshaug	U	Sør-Trøndelag		100,0	-	-	-	8,0	-	37,0	-	55,0	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-	
<b>Sum</b>				331,0	-	-	-	48,0	-	189,0	-	92,0	-	2,0	-	-	-	331,0	-	-	-	-	

## Mill 2018-kr

Tilrettelegging for gående og syklende	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E39 Hjelset, fortau	G	Møre og Romsdal	x	21,7	-	14,5	-	7,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21,7	-	-	-	-	
E39 Åra, gangbro, restfinansiering	A	Møre og Romsdal	x	8,8	-	8,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,8	-	-	-	-	
Bypakke Molde	A	Møre og Romsdal		-	400,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50,0	-	50,0	-	-	350,0	
E39 Gjelme-Klett, tiltak etter GS-inspeksjoner	I	Sør-Trøndelag		8,0	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	3,0	-	-	-	8,0	-	-	-	-	
<b>Sum</b>				38,5	400,0	23,3	-	7,2	-	-	-	5,0	-	3,0	-	-	50,0	38,5	50,0	-	-	350,0	

## Mill 2018-kr

Miljøtiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E39 Tiltak mot støy 4b	S	Møre og Romsdal/Sør-Trøndelag		9,0	-	9,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,0	-	-	-	-	
E39 Brusdalsvatnet, sikring av drikkevannskilde	V	Møre og Romsdal		175,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	5,0	-	-	170,0	
E39 Thamshavn-Øysand, rensing av vann	V	Sør-Trøndelag		12,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	4,0	-	-	8,0	
E39 Skodje vegstasjon	K	Møre og Romsdal		4,0	-	-	-	3,0	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	-	-	-	
<b>Sum</b>				200,0	-	9,0	-	3,0	-	1,0	-	-	-	-	-	-	9,0	22,0	-	-	-	178,0	

## Mill 2018-kr

Planlegging	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
				Planlegging rute 4b	P	Møre og Romsdal/Sør-Trøndelag	x	230,0	-	38,0	-	43,0	-	40,0	-	41,0	-	34,0	-	34,0	-	230,0	-
<b>Sum</b>				230,0	-	38,0	-	43,0	-	40,0	-	41,0	-	34,0	-	34,0	-	230,0	-	-	-		

## Mill 2018-kr

Grunnerv	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
				Grunnerv rute 4b	G	Møre og Romsdal/Sør-Trøndelag		30,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-	5,0	-
<b>Sum</b>				30,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-	5,0	-	25,0	-		

## Mill 2018-kr

Vedlikehold av riksveger	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
				E 39 Brusdalen, skogrydding	M	Møre og Romsdal		3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	3,0	-
E 39 Stikkrenneutskifting (stålrenner) 4b	D	Møre og Romsdal/Sør-Trøndelag		8,0	-	-	-	8,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,0	-	-	-		
E39 MR grense - Bårdshaug	V	Sør-Trøndelag		15,0	-	-	-	-	-	15,0	-	-	-	-	-	-	-	15,0	-	-	-		
E39 MR grense - Bårdshaug	M	Sør-Trøndelag		46,5	-	5,0	-	5,0	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	6,5	-	46,5	-	-	-		
E39 MR grense - Bårdshaug	T	Sør-Trøndelag		4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	4,0	-	-	-		
E39 MR grense - Bårdshaug	B	Sør-Trøndelag		2,0	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-		
E39 MR grense - Klett, trafikkstyring/infotavler	M	Sør-Trøndelag		10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	10,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				88,5	-	5,0	-	15,0	-	25,0	-	10,0	-	13,0	-	20,5	-	88,5	-	-	-		

## Rute 4c Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsandal – Voss – Hella – Sogndal

### Kort om ruten

Rute 4c omfatter rv 9 fra Gartnerløkka i Kristiansand sentrum til kryss med E134 ved Haukeligrend, rv 13 fra kryss med E134 i Jøsandal via Voss og Vinje til ferjeleiet på Hella på nordsiden av Sognefjorden og rv 55 fra Hella til Sogndal. Ruten omfatter ett ferjesamband: rv 13/rv 55 Vangsnes – Hella – Dragsvik. Den totale lengden til rute 4c er om lag 440 km ekskl. ferjesambandet.

### Konseptvalgutredninger med ekstern kvalitetssikring (KVU/KS1)

*KVU/KS1 for Kristiansandsregionen*

Se omtale under rute 3.

### Økonomiske rammer for perioden 2018–2023 (mill. 2018–kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>49</b>	
<b>Programområdetiltak</b>	<b>808</b>	<b>55</b>
- Utbedringstiltak	641	55
- Tilrettelegging for gående og syklende	84	
- Trafikksikkerhetstiltak	60	
- Miljøtiltak	2	
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	16	
- Servicetiltak	5	
<b>Fornyelse</b>	<b>381</b>	
<b>Planlegging</b>	<b>142</b>	
<b>Grunnerverv</b>	<b>6</b>	
<b>Post 30 Riksveginvesteringer</b>	<b>1 386</b>	<b>55</b>
<b>Post 31 Skredsikring riksveg</b>	<b>921</b>	<b>0</b>

### Prioriteringer på ruten

#### Perioden 2018–2023

I første seksårsperiode settes det av statlige midler til å fullfinansiere prosjektet rv 9 Skomedal i Setesdal i Aust-Agder som ventes åpnet for trafikk i oktober 2017. I tillegg settes det av statlige midler til refusjon etter ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd for utbyggingen av rv 13 Hardangerbrua i Hordaland.

Innenfor skredsikring (post 31) fullfinansieres det delvis bompengefinansierte prosjektet rv 13 Joberget i Hordaland. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i november 2017. I tillegg fullføres prosjektet rv 13 Deildo i Hordaland som ventes åpnet for trafikk i juni 2018. Det legges opp til anleggsstart på prosjektet rv 13 Vik – Vangsnes i Sogn og Fjordane vinteren 2018, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2020.

### Perioden 2024–2029

I siste seksårsperiode settes det bl.a. av statlige midler til refusjon etter ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd for utbyggingen av rv 13 Hardangerbrua i Hordaland.



## Handlingsprogram 2018–2023 (2029)

### Rute 4c Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsendal – Voss – Hella – Sogndal

Mill 2018-kr

Post 30 Store prosjekt	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029	
		statlige midler			annen fin	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen
		18-23	24-29	sum																						
Rv 9 Setesdal, Skomedal	x	23		23		24		24	24												24				24	
Rv 13 Hardangerbrua, alt bruk av ferjetilskot	x	30	25	55		55		55	4		4		4		4		4		4		25		30		55	
<b>Sum</b>		<b>53</b>	<b>25</b>	<b>78</b>		<b>79</b>		<b>79</b>	<b>28</b>		<b>4</b>		<b>4</b>		<b>4</b>		<b>4</b>		<b>4</b>		<b>49</b>		<b>30</b>		<b>79</b>	

Mill 2018-kr

Post 31	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029	
		statlige midler			annen fin	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen
		18-23	24-29	sum																						
Rv 13 Joberget	x	69		69		85		85	85												85				85	
Rv 13 Skjervet, refusjon	x	28		28		52		52			52										52				52	
Rv 13 Deildo	x	90		90		203		203	100		103										203				203	
Rv 13 Vik - Vangnes	x	559		559		581		581	118		140		270		53						581				581	
<b>Sum</b>		<b>746</b>		<b>746</b>		<b>922</b>		<b>922</b>	<b>303</b>		<b>295</b>		<b>270</b>		<b>53</b>						<b>921</b>				<b>921</b>	

Mill 2018-kr

Utbedringstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
				Utbedringsstrekning Rv 9 Setesdalen, Bjørnå-Optestøy1	U	Aust-Agder		120,0	20,0	10,0	-	55,0	15,0	55,0	5,0	-	-	-	-	-	-	120,0	20,0
Utbedringsstrekning Rv 9 Setesdalen, Bestelund - Helle	U	Aust-Agder		111,0	15,0	-	-	-	-	-	-	10,0	15,0	101,0	-	-	-	111,0	15,0	-	-		
Utbedringsstrekning Rv 9 Setesdalen, Rotemo-Lunden	U	Aust-Agder		57,5	10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	57,5	5,0	57,5	10,0	-	-		
Utbedringsstrekning Rv 9 Setesdalen Byklestøylene-Hoslemo (oppstart)	U	Aust-Agder		157,0	20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,0	10,0	12,0	10,0	145,0	10,0		
Rv 9 Strai bru nedre, forsterkning	B	Vest-Agder		5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-	5,0	-	-	-		
Rv 9 Strai bru øvre, utskifting	B	Vest-Agder		8,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,6	-	-	-	8,6	-	-	-		
Rv 55 Bondeviki-Fardal	U	Sogn og Fjordane	x	68,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	38,7	-	68,7	-	-	-		
Rv 13/55 Vangsnes, Hella, Dragsvik og Balestrand ferjekaiar	F	Sogn og Fjordane		173,3	-	50,0	-	123,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	173,3	-	-	-		
Rv 13 Kinsarvik - Kyrkjeneset	U	Hordaland		72,0	-	-	-	-	-	-	-	1,7	-	19,5	-	50,8	-	72,0	-	-	-		
Rv 13 Kyrkjenes-Ringøy	U	Hordaland		247,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,7	-	247,9	-	-	235,2		
<b>Sum</b>				<b>1 021,0</b>	<b>65,0</b>	<b>60,0</b>	<b>-</b>	<b>178,3</b>	<b>15,0</b>	<b>55,0</b>	<b>5,0</b>	<b>11,7</b>	<b>15,0</b>	<b>164,1</b>	<b>5,0</b>	<b>171,7</b>	<b>15,0</b>	<b>640,8</b>	<b>55,0</b>	<b>380,2</b>	<b>10,0</b>		

Mill 2018-kr

Tilrettelegging for gående og syklende	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
				Rv 55 Fardal-Ylvisåker	G	Sogn og Fjordane	x	41,7	-	41,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41,7	-
Rv 13 G/S veg Palmafossen - Brynagjelet - Tvildemoen	O	Hordaland		41,9	-	-	-	-	-	-	-	41,9	-	-	-	-	-	41,9	-	-	-		
<b>Sum</b>				<b>83,6</b>	<b>-</b>	<b>41,7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>41,9</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>83,6</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>		

Mill 2018-kr

Trafikksikkerhetstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
				Rv 9 Ose kryssutbedring, tilskudd	X	Aust-Agder		2,0	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-
Rv 9 Tiltak mot utforkjøringsulykker	I	Aust-Agder		5,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	3,0	-	-	-	5,0	-	-	-		
Tiltak mot utforkjøring rute 4c i Hordaland	U	Hordaland		30,5	-	2,5	-	4,0	-	4,0	-	3,0	-	6,0	-	8,0	-	27,5	-	3,0	-		
Tiltak mot utforkjøring rute 4c i Sogn og Fjordane	U	Sogn og Fjordane		26,3	-	2,0	-	3,0	-	3,0	-	2,0	-	5,0	-	8,5	-	23,5	-	2,8	-		
Rv 13 x Hønsivegen, veglys, ombygging kryss	A	Sogn og Fjordane		2,2	-	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-	-	-		
<b>Sum</b>				<b>66,0</b>	<b>-</b>	<b>6,7</b>	<b>-</b>	<b>9,0</b>	<b>-</b>	<b>7,0</b>	<b>-</b>	<b>7,0</b>	<b>-</b>	<b>14,0</b>	<b>-</b>	<b>16,5</b>	<b>-</b>	<b>60,2</b>	<b>-</b>	<b>5,8</b>	<b>-</b>		

Mill 2018-kr

Miljøtiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 9 Forurensningsforskriften 42 dB	Ø	Vest-Agder		1,5	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-		
Støytiltak forskrift, Hordaland	Ø	Hordaland		0,7	-	-	-	-	-	0,7	-	-	-	-	-	-	-	0,7	-	-	-		
<b>Sum</b>				2,2	-	-	-	-	-	2,2	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-	-	-		

Mill 2018-kr

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 9 Holdeplasser Setesdalen	H	Aust-Agder		6,0	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-		
Rv 55 Busshaldeplassar Hella-Sogndal	H	Sogn og Fjordane		10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	10,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				16,0	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-	10,0	-	16,0	-	-	-		

Mill 2018-kr

Servicetiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Fritekstaver (ITS) rute 4c	A	Sogn og Fjordane		4,8	-	-	-	-	-	-	-	4,8	-	-	-	-	-	4,8	-	-	-		
<b>Sum</b>				4,8	-	-	-	-	-	-	-	4,8	-	-	-	-	-	4,8	-	-	-		

Mill 2018-kr

Fornyng	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 55 Fosshagen	B	Sogn og Fjordane		6,3	-	-	-	-	-	-	-	6,3	-	-	-	-	-	6,3	-	0,0	-		
Rv 13 Kinsarvik – Kyrkjenes	D	Hordaland		50,4	-	-	-	-	-	-	-	19,9	-	30,5	-	-	-	50,4	-	-	-		
Rv 13 Lausastein	T	Hordaland		31,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,2	-	21,4	-	31,6	-	-	-		
Rv 13 Tyssedal	T	Hordaland		41,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,2	-	31,6	-	41,8	-	-	-		
Rv 13 Oksla	T	Hordaland		79,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,4	-	59,2	-	79,6	-	-	-		
Rv 13 Fresviktunnelen	T	Hordaland		62,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,4	-	41,8	-	62,2	-	-	-		
Rv 13 Stanatunnelen	T	Hordaland		11,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,2	-	11,2	-	-	-		
Rv 13 Storehaugtunnelen	T	Sogn og Fjordane		39,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39,8	-	39,8	-	-	-		
Rv 55 Stedjeberg tunnelen	T	Sogn og Fjordane		10,2	-	-	-	10,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,2	-	-	-		
Rv 9 Tunneloppgradering TSF	T	Aust-Agder		47,9	-	47,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47,9	-	-	-		
<b>Sum</b>				381,0	-	47,9	-	10,2	-	-	-	26,2	-	91,7	-	205,0	-	381,0	-	0,0	-		

## Mill 2018-kr

Planlegging	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
				Planlegging rute 4c	P			50,3	-	-	-	10,0	-	5,0	-	14,5	-	10,7	-	10,1	-
Planlegging rute 4c	P			92,0	-	-	-	8,0	-	15,0	-	19,0	-	24,0	-	26,0	-	92,0	-	-	-
<b>Sum</b>				142,3	-	-	-	18,0	-	20,0	-	33,5	-	34,7	-	36,1	-	142,3	-	-	-

## Mill 2018-kr

Grunnerverv	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
				Grunnerverv rute 4c	G			6,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	2,0	-	2,0	-
<b>Sum</b>				6,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	2,0	-	2,0	-	6,0	-	-	-

## Mill 2018-kr

Vedlikehold av riksveger	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
				Rv 13 Langebrua	B	Hordaland		3,0	-	0,5	-	0,5	-	0,5	-	0,5	-	0,5	-	0,5	-
<b>Sum</b>				3,0	-	0,5	-	0,5	-	0,5	-	0,5	-	0,5	-	0,5	-	3,0	-	-	-

## Rute 5a E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger

### Kort om ruten

Rute 5a omfatter E134 fra kryss med E18 i Drammen til Haugesund og videre til Haugesund lufthavn Karmøy. Tilknytningene til ruten omfatter rv 13 fra kryss med E39 i Sandnes til kryss med E134 ved Røldalsvatnet, rv 36 fra kryss med E18 på Ørstveit i Bamble til kryss med E134 i Seljord og rv 41 fra kryss med fv 451 i Kjevik til kryss med E134 ved Brunkeberg. Ruten omfatter to ferjesamband på rv 13: Lauvvik – Oanes og Hjelmeland – Nesvik. Den totale lengden til rute 5a er om lag 940 km ekskl. ferjesambandene.

Prosjektet rv 13 Ryfast er planlagt åpnet for trafikk i 2019. Søndre del av rv 13 blir da lagt til den nybygde rv 13 på strekningen Stavanger Eiganes – Solbakk samtidig som ferjesambandene rv 13 Lauvvik – Oanes og fv 13 Stavanger – Tau legges ned.

### Konseptvalgutredninger med ekstern kvalitetssikring (KVU/KS1)

#### *KVU for E134 Kongsberg – Gvammen*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2012. Videre planlegging skal ta utgangspunkt i ny veg fra Kongsberg til Ørvella, med ny trasé nord for Notodden.

#### *KVU for E134 Gvammen – Vågsli*

KVU ble utarbeidet i 2016, og KS1 var ferdig i 2017. KVUen anbefaler at E134 mellom Gvammen og Vågsli går i en ny, innkortet korridor nord for dagens E134. Dette vil gjøre vegen 35 km kortere og korte ned reisetiden med mer enn 50 minutter. Det anbefales at viktige riksveger og fylkesveger i prosjektområdet rustes opp, slik at god tilkøpling til eksisterende tettsteder blir ivaretatt. Regjeringens konklusjon foreligger ikke.

#### *KVU for E134 over Haukelifjell*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2011. Det legges opp til utbygging av om lag 14 km tofelts veg i dagen og om lag 30 km med nye ett-løps tunneler som erstatter eksisterende tunneler med for lav standard. Utbyggingen vil korte inn E134 med om lag 11 km.

#### *KVU for Buskerudbyen*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2015. Det ble besluttet at transportsystemet i Buskerudbyen skal utvikles etter følgende hovedlinjer:

- Planer i Nasjonal transportplan 2014–2023 om bompengeskjening knyttet til konkrete vegprosjekter fastholdes.
- Større geografisk avgrensede vegtiltak håndteres som selvstendige prosjekter. Konkret innebærer dette at rv23 Dagslet – Linnes – E18 inkl. kryss med E18 og E134 Damåsen – Saggrenda håndteres som separate prosjekter med egne bompengeplasser.
- Det er opp til lokale myndigheter å initiere bypakker, og Samferdselsdepartementet er positiv til at det fremmes forslag som kan løse de lokale utfordringene i byene.

- Ved fremleggelse av en bompengepakke/bypakke for Buskerudbyen skal denne begrenses til bybåndet Lier – Drammen – Hokksund.

#### *KVU for Haugesund.*

KVU ble utarbeidet i 2015, og KS1 ble gjennomført i 2016. KVUen anbefaler en trinnvis utvikling med prioritering av et omfattende gang- og sykkelveinett, ny Karmsund bru og ny veg til Husøy havn. Regjeringens beslutning foreligger ikke.

#### Økonomiske rammer for perioden 2018–2023 (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>3 516</b>	<b>2 855</b>
<b>Programområdetiltak</b>	<b>921</b>	
- Utbedringstiltak	348	
- Tilrettelegging for gående og syklende	60	
- Trafikksikkerhetstiltak	390	
- Miljøtiltak	7	
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	91	
- Servicetiltak	25	
<b>Fornyelse</b>	<b>1 065</b>	
<b>Planlegging</b>	<b>611</b>	
<b>Grunnerverv</b>	<b>25</b>	
<b>Post 30 Riksveginvesteringer</b>	<b>6 138</b>	<b>2 855</b>

#### Prioriteringer på ruten

##### Perioden 2018–2023

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 høsten 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 løpet av 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 delstrekninger på E134 mellom Seljord og Åmot i Telemark ventes fullført høsten 2019.

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 løpet av 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. Midlene er planlagt benyttet til å delfinansiere prosjektene E134 Espedalssvingane og E134 Tveit – Gjerde.

På rv 36 i Telemark fullføres prosjektet Skyggestein – Skjelbredstrand. Prosjektet som ventes åpnet for trafikk i november 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 i november 2018. Prosjektet omfatter utbedring av til sammen 5,5 km tofelts veg.

I tråd med merknad fra et flertall i transport- og kommunikasjonskomiteen ved Stortingets behandling av Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* legges det opp til å starte byggingen av prosjektet E134 Røldal – Seljestad i Hordaland og Telemark i slutten av første seksårsperiode med bompenger, selv om de statlige midlene først kommer i siste seksårsperiode. Prioritering og foreslått forsering er betinget av tilslutning til et slikt opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

#### E134 Røldal – Seljestad

Dagens veg har varierende standard med tunneler i dårlig stand, sterk stigning og partier med svingete veg. Deler av parsellen har fartsgrense 50 og 60 km/t.

Prosjektet ligger i Odda kommune og omfatter den vestligste delen av høyfjellstrekningen over Haukelifjell. Prosjektet omfatter en om lag 13 km lang tunnel fra Seljestad til Liamyrane ovenfor Røldal. I tillegg inngår tilknytningsveger med kryss på Seljestad og Liamyrane. Ny veg vil fjerne dagens partier med stigning og føre til en innkorting av E134 på om lag 5 km.

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2011. Kommunedelplan ble vedtatt i 2008. Reguleringsplan ventes vedtatt våren 2018.

Nøkkeltall og virkningsberegninger:

Kostnadsanslag	2 960 mill. kr
Statlig finansiering 2018–2023	0 mill. kr
Annen finansiering 2018–2023	510 mill. kr
Statlig finansiering 2024–2029	2 450 mill. kr
Annen finansiering 2024–2029	0 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	-2 150 mill. kr
Reduksjon i samfunnets transportkostnader	1 420 mill. kr
Reduksjon i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	400 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	+0,01 personer
Endring i CO <sub>2</sub> -utslipp fra trafikken per år	-700 tonn

## Perioden 2024–2029

I siste seksårsperiode fullføres prosjektet E134 Røldal – Seljestad.

Det legges opp til å starte byggingen av nytt tunnellop i Strømsåstunnelen på E134 i Drammen i Buskerud. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet gjennom planlagt bompengoordning for Buskerudbyen. Det legges også opp til å starte utbyggingen av E134 mellom Saggrenda og Elgsjø i Buskerud. Prosjektet omfatter bygging av tofelts veg med midtrekkverk mellom Kongsberg og Notodden. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

Det legges til grunn statlige midler til å starte utbyggingen av E134 på strekningen Vågsli – Røldal i Telemark og Hordaland. Prosjektet inngår i planene for ny vintersikker veg på E134 over Haukelifjell. Vel halvparten av strekningen legges i tunnel. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

I Rogaland legges det til grunn gjennomføring av prosjektet E134 Arm til Husøy havn, som vil bedre adkomsten til Karmsund havn, Husøy terminal.

Innenfor skredsikring (post 31) legges det opp til å gjennomføre prosjektet rv 13 Lovraeidet – Rødsliane. I tillegg settes det av midler til anleggsstart på prosjektet rv 13 Melkeråna – Årdal. Begge prosjektene ligger i Rogaland og omfatter bygging av tunneler med tilstøtende veg for å sikre strekninger med høy skredfaktor.



## Handlingsprogram 2018–2023 (2029)

### Rute 5a E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger

Mill 2018-kr

Post 30 Store prosjekt	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029		
		statlige midler			annen	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	
		18-23	24-29	sum																							
E134 Damåsen - Saggrenda	x	1 354		1 354	749	1 347	740	2 087	400	700	470	40	477									1 347	740			1 347	740
E134 Gvammen - Århus	x	951		951		936		936	340		490		106									936				936	
E134 Seljord - Åmot	x	133		133		131		131	40		84		7									131				131	
Rv 13 Ryfast	x	518		518	1 359	589	1 368	1 957	240	860	50	350	299	158								589	1 368			589	1 368
Rv 36 Slåttekås - Årnes	x	50		50	152	50	150	200	28	80	22	70										50	150			50	150
Rv 36 Skyggestein - Skjelbredstrand	x	302		302		299		299	235		64											299				299	
Haugalandspakka	(x)	163		163		163	87	250					50		60	40	53	47				163	87			163	87
- E134 Espedalsvingane						79		79					50		29							79				79	
- E134 Tveit - Gjerde						84	87	171							31	40	53	47				84	87			84	87
E134 Røldal - Seljestad			2 448	2 448	510	2 450	510	2 960									60			450			510	2 450		2 450	510
E134 Strømsåstunnelen, nytt tunneløp (start)			204	204	204	820	820	1 640																200	200	200	200
E134 Saggrenda - Elgsjø (start)			255	255	153	1 330	710	2 040																250	150	250	150
E134 Vågsli - Røldal (start)			255	255	51	3 470	610	4 080																250	50	250	50
E134 Arm til Husøy hamn			122	122		120		120																	120		120
<b>Sum</b>		<b>3 470</b>	<b>3 284</b>	<b>6 754</b>	<b>3 177</b>	<b>11 705</b>	<b>4 994</b>	<b>16 699</b>	<b>1 283</b>	<b>1 640</b>	<b>1 180</b>	<b>460</b>	<b>939</b>	<b>158</b>	<b>60</b>	<b>40</b>	<b>53</b>	<b>107</b>		<b>450</b>	<b>3 515</b>	<b>2 855</b>	<b>3 270</b>	<b>400</b>	<b>6 785</b>	<b>3 255</b>	

Mill 2018-kr

Post 31	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029	
		statlige midler			annen	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen
		18-23	24-29	sum																						
Rv 13 Melkeråna - Årdal (start)			836	836																				840		840
Rv 13 Lovraeidet - Rødsliane			816	816		820		820																820		820
<b>Sum</b>			<b>1 652</b>	<b>1 652</b>		<b>820</b>		<b>820</b>																<b>1 660</b>		<b>1 660</b>

Mill 2018-kr

Utbedringstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E134 Kobbervoll bru, restfin	B	Buskerud	x	2,5	-	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-		
Rv 41 Utbedring Spjottsodd bru	B	Telemark		20,0	-	-	-	20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,0	-	-	-		
Rv 41 Krok bru, utskifting/utvidelse	B	Aust-Agder		4,7	-	-	-	4,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,7	-	-	-		
Rv 41 Mo bru, utskifting/utvidelse	B	Aust-Agder		4,7	-	-	-	4,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,7	-	-	-		
Rv 41 Myre bru, utskifting/utvidelse	B	Aust-Agder		4,7	-	-	-	-	-	4,7	-	-	-	-	-	-	-	4,7	-	-	-		
Utbedringsstrekning Rv 41, Treungen - Vrådal, delstrekninger	V	Telemark		55,0	-	-	-	-	-	5,0	-	50,0	-	-	-	-	-	55,0	-	-	-		
Utbedringsstrekning Rv 41, Søre Herrefoss -Hynnekleiv, delstrekninger	V	Aust-Agder		20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	10,0	-	20,0	-	-	-		
E134 Seljord - Amot, restfinansiering Møstøyl	V	Telemark	x	8,0	-	-	-	-	-	8,0	-	-	-	-	-	-	-	8,0	-	-	-		
Rv 41 Grytste bru, utvidelse	B	Aust-Agder		4,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,7	-	4,7	-	-	-		
Rv 41 Hynnekleiv bru forsterkning	B	Aust-Agder		3,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,8	3,8	-	-	-		
E134, Fortau gjennom Etne sentrum	A	Hordaland	x	2,6	-	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,6	-	-	-		
E134 Svandalsfontunnele	T	Hordaland	x	0,5	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-		
Rv 13 Hjelmeland og Nesvik ferjekaiar	F	Rogaland		188,0	-	5,0	-	50,0	-	101,8	-	31,2	-	-	-	-	-	188,0	-	-	-		
Rv 13 Ingvalstad, kurvutbetring	U	Rogaland		26,0	-	-	-	-	-	-	-	26,0	-	-	-	-	-	26,0	-	-	-		
Rv 13 Riskedalsbakkane	U	Rogaland		3,0	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				348,2	-	10,6	-	79,4	-	119,5	-	110,2	-	10,0	-	18,5	-	348,2	-	-	-		

Mill 2018-kr

Tilrettelegging for gående og syklende	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E 134 GS-kryssing ved Haugmotun	A	Telemark		26,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26,0	-	-	-	26,0	-	-	-		
Rv 36 GS-veg Gvarv-Mannebru, start	G	Telemark		100,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	10,0	-	90,0	-		
Tiltak etter GS-veginspeksjoner	I	Telemark		7,0	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	2,0	-	-	-	7,0	-	-	-		
E134 Ølen-Ølensvåg	G	Rogaland	x	15,1	-	15,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,1	-	-	-		
Tiltak etter GS-inspeksjon rute 5a, Rogaland	I	Rogaland		1,5	-	-	-	-	-	0,5	-	0,5	-	-	-	0,5	-	1,5	-	-	-		
<b>Sum</b>				149,6	-	15,1	-	-	-	0,5	-	5,5	-	28,0	-	10,5	-	59,6	-	90,0	-		

Mill 2018-kr

Trafikksikkerhetstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E134 Mjøndalen - Langebru, midtrekkverk	M	Buskerud		150,0	-	-	-	110,0	-	40,0	-	-	-	-	-	-	-	150,0	-	-	-		
E134 Langebru-Skjøl belysning	A	Buskerud		4,0	-	-	-	4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	-	-		
E134 Damåsen - Darbu belysning	A	Buskerud		9,0	-	-	-	9,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,0	-	-	-		
Rv 41 Veglys Kvitesund gymnas- Kviteseidkrysset	A	Telemark		3,0	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-		
E134 Kurveutbedring og TS-tiltak Arhus - Seljord	I	Telemark		50,0	-	-	-	-	-	-	-	50,0	-	-	-	-	-	50,0	-	-	-		
Rv 36 Valenkrysset Bø tilskudd	X	Telemark		5,0	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-		
E134 Tiltak mot utforkjøringsulykker	U	Buskerud		4,0	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	1,0	-	4,0	-	-	-		
E134 Tiltak mot utforkjøringsulykker	U	Telemark		6,0	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-	1,0	-	6,0	-	-	-		
Rv 13 Kvam-Bjørheimsbygd, veglys	A	Hordaland	x	6,9	-	6,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,9	-	-	-		
Tiltak mot utforkjøring rute 5a i Hordaland	U	Hordaland		61,2	-	4,0	-	6,0	-	6,0	-	2,0	-	10,0	-	27,0	-	55,0	-	6,2	-		
Tiltak mot utforkjøring rute 5a i Rogaland	U	Rogaland		51,0	-	3,0	-	5,0	-	5,0	-	2,0	-	8,0	-	23,0	-	46,0	-	5,0	-		
Utbetaling for FMO rute 5a i Rogaland	S	Rogaland		48,2	-	3,0	-	10,0	-	28,2	-	7,0	-	-	-	-	-	48,2	-	-	-		
E134 Øvre Vats, veglys	A	Rogaland		3,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,3	-	-	-	3,3	-	-	-		
<b>Sum</b>				401,6	-	16,9	-	147,0	-	79,2	-	74,0	-	21,3	-	52,0	-	390,4	-	11,2	-		

Mill 2018-kr

Miljøtiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E 134/Rv 36 Vandringstiltak	V	Telemark		1,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-		
Rv 41 Forurensningsforskriften 42 dB	S	Vest-Agder		0,5	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-		
Rv 36 Forurensningsforskriften 42 dB	S	Telemark		1,0	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-		
E134 Forurensningsforskriften 42 dB	S	Telemark		0,5	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-		
Rv 13 Hjelmeland-Nesvik-Skipavik, anleggsbidrag Lyse Energi	A	Rogaland	x	3,1	-	3,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,1	-	-	-		
Støytiltak forskrift, Rogaland	S	Rogaland		0,5	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-		
E134 Karmsundgata, rehabilitering av støyskjermar	S	Rogaland		0,5	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-		
<b>Sum</b>				7,1	-	3,1	-	-	-	3,0	-	1,0	-	-	-	-	-	7,1	-	-	-		

## Mill 2018-kr

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 36 Kollektivknutepunkt Bø stasjon tilskudd	K	Telemark		4,0	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	-	-	-	-	4,0	-	-	-	-	
E 134 Kollektivknutepunkt Notodden tilskudd	K	Telemark		2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	2,0	-	-	-	-	
Rv 36 Oppgradering holdeplasser Bø-Seljord	H	Telemark		4,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,5	-	4,5	-	-	-	-	
E 134 Oppgradering holdeplasser Brunkeberg	H	Telemark		1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	1,0	-	-	-	-	
E134 Raglamyr Vest - Floravegen, kollektivfelt	F	Rogaland		27,2	-	-	-	-	-	-	-	27,2	-	-	-	-	-	27,2	-	-	-	-	
E134 Helganes - Etne, utbedring av haldeplassar	H	Rogaland		5,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,1	-	5,1	-	-	-	-	
E134 Ystadvegen, haldeplass for ekspress- og flybuss	H	Rogaland		5,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,2	-	5,2	-	-	-	-	
E134 Hagen - Bjørge, haldeplassar	H	Hordaland		4,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,5	-	4,5	-	-	-	-	
E134 Etne sentrum, oppgradering kollektivknutepunkt	K	Hordaland		14,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,8	-	14,8	-	-	-	-	
Rv 13 Lovra - Suldalsosen, oppgradering av haldeplassar	H	Rogaland		5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	5,0	-	-	-	-	
E134 Seljestad/Kløvet, Odda - kollektivknutepunkt	K	Hordaland		3,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,9	-	3,9	-	-	-	-	
Rv 13 Grønevoll-Solbakk, oppgradering haldeplassar	H	Rogaland		4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	4,0	-	-	-	-	
Rv. 13 Solbakk-Hjelmeland, oppgradering av haldeplassar	H	Rogaland		20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,3	-	9,3	-	10,7	-	-	
<b>Sum</b>				101,2	-	-	-	-	-	-	-	31,2	-	-	-	59,3	-	90,5	-	10,7	-	-	

## Mill 2018-kr

Servicetiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E134 Rasteplass Morgedal, restfin	R	Telemark	x	1,1	-	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,1	-	-	-	-	
E134 Døgnhvileplass Høydalsmoen tilskudd	D	Telemark		3,0	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	
E134 Kolonneoppstilling Vågsli inkl toalett	A	Telemark		10,0	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-	-	
E134 Langfoss	R	Hordaland	x	4,8	-	4,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,8	-	-	-	-	
E134 Røldal, kvileplass tungbil	D	Rogaland	x	4,5	-	-	-	-	-	4,5	-	-	-	-	-	-	-	4,5	-	-	-	-	
Fritekstaver (ITS) rute 5a	A	Rogaland		1,5	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-	-	
<b>Sum</b>				24,9	-	5,9	-	3,0	-	14,5	-	1,5	-	-	-	-	-	24,9	-	-	-	-	

Mill 2018-kr

Fornyng	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E134 Austmannalitunnelen	T	Hordaland		5,1	-	-	-	-	-	5,1	-	-	-	-	-	-	-	5,1	-	-	-		
E134 Røldals- og Seljestadstunnelane	T	Hordaland		40,8	-	-	-	-	-	-	-	40,8	-	-	-	-	-	40,8	-	-	-		
E134 Rullestadunnelen	T	Hordaland		52,0	-	-	-	-	-	25,5	-	26,5	-	-	-	-	-	52,0	-	-	-		
E134 Fjæra	T	Hordaland		58,1	-	-	-	-	-	-	-	58,1	-	-	-	-	-	58,1	-	-	-		
E134 Langfosstunnelen	T	Hordaland		40,8	-	-	-	-	-	-	-	40,8	-	-	-	-	-	40,8	-	-	-		
E134 Glymje	T	Hordaland		57,1	-	-	-	-	-	-	-	57,1	-	-	-	-	-	57,1	-	-	-		
E134 Markhus	T	Hordaland		28,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28,6	-	-	-	28,6	-	-	-		
Rv 13 Suldalsporten tunnel	T	Rogaland		30,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,6	-	-	-	30,6	-	-	-		
Rv 13 Ivarsløtt	T	Rogaland		50,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,1	-	-	-	5,1	-	44,9	-		
Rv 13 Hylstunnelen	T	Rogaland		51,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	51,0	-	-	-	51,0	-	-	-		
Rv 13 Vikatunnelen	T	Rogaland		30,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,6	-	-	-	30,6	-	-	-		
Rv 13 Falkalitunnelen	T	Rogaland		30,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,6	-	-	-	30,6	-	-	-		
Rv 13 Røynevarde tunnel	T	Rogaland		36,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,3	-	21,4	-	36,7	-	-	-		
E134 Vannkulvert Landsverk bru	B	Telemark		13,0	-	-	-	-	-	-	-	13,0	-	-	-	-	-	13,0	-	-	-		
E 134 Tunneloppgradering - TSF	T	Telemark		484,1	-	20,4	-	37,7	-	140,0	-	120,0	-	166,0	-	-	-	484,1	-	-	-		
Rv 41 Søre Herefoss-Hynnekleiv. Utbedringstreking.	V	Aust-Agder		20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	10,0	-	20,0	-	-	-		
E134 Kurveutbedring og TS-tiltak Århus - Seljord	I	Telemark		10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-	10,0	-	-	-		
Utbedringsstreking Rv 41, Treungen - Vrådal, delstrekinger	V	Telemark		15,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,0	-	-	-	15,0	-	-	-		
E134 Rehabilitering betong Haukeli	T	Telemark		30,0	-	-	-	-	-	16,1	-	13,9	-	-	-	-	-	30,0	-	-	-		
Forsterkning bruer	B	Telemark		25,2	-	-	-	-	-	-	-	5,3	-	-	-	19,9	-	25,2	-	-	-		
<b>Sum</b>				1 109,3	-	20,4	-	37,7	-	186,7	-	375,6	-	392,8	-	51,3	-	1 064,5	-	44,9	-		

Mill 2018-kr

Planlegging	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Planlegging rute 5a	P			161,7	-	25,0	-	27,5	-	25,0	-	24,2	-	30,0	-	30,0	-	161,7	-	-	-		
Planlegging rute 5a	P			449,5	-	6,5	-	32,0	-	65,0	-	98,0	-	122,0	-	126,0	-	449,5	-	-	-		
<b>Sum</b>				611,2	-	31,5	-	59,5	-	90,0	-	122,2	-	152,0	-	156,0	-	611,2	-	-	-		

Mill 2018-kr

Grunnerverv	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Grunnerverv rute 5a	G			25,0	-	-	-	5,0	-	5,0	-	5,0	-	5,0	-	5,0	-	25,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				25,0	-	-	-	5,0	-	5,0	-	5,0	-	5,0	-	5,0	-	25,0	-	-	-		

Vedlikehold av riksveger	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 41 Utbedring Spjottsodd bru	B	Telemark		15,0	-	2,0	-	13,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,0	-	-	-		
Utbedringsstrekning Rv 41, Treungen - Vrådal, delstrekninger	V	Telemark		50,0	-	-	-	-	-	15,0	-	25,0	-	10,0	-	-	-	50,0	-	-	-		
E134 Vannkulvert Landsverk bru	B	Telemark		5,0	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-		
Rv 36 Årnesbekk bru, rehabilitering/utskifting	B	Telemark		3,0	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-		
E134 Rehabilitering betong Haukeli	T	Telemark		20,0	-	-	-	-	-	10,0	-	10,0	-	-	-	-	-	20,0	-	-	-		
E134 Røldalstunnelen (TSF)	T	Hordaland		42,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42,8	-	-	-	42,8	-	-	-		
E134 Markhus (TSF)	T	Hordaland		135,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	53,0	-	82,6	-	135,7	-	-	-		
E134 Åkrafjordtunnelen (TSF)	T	Hordaland		61,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	61,2	-	61,2	-	-	-		
Rv 13 Suldalsporten tunnel	T	Rogaland		21,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21,4	-	21,4	-	-	-		
Rv 13 Hylstunnelen	T	Rogaland		82,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	82,6	-	82,6	-	-	-		
Rv 13 Vikatunnelen	T	Rogaland		47,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47,9	-	47,9	-	-	-		
Rv 13 Falkalitunnelen	T	Rogaland		53,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	53,0	-	53,0	-	-	-		
Rv 13 Røynevarden tunnel	T	Rogaland		8,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,2	-	8,2	-	-	-		
Rv 13 Førland bru	B	Rogaland		50,0	-	8,3	-	8,3	-	8,3	-	8,3	-	8,3	-	8,3	-	50,0	-	-	-		
Rv 13 Erjford bru	B	Rogaland		11,2	-	1,9	-	1,9	-	1,9	-	1,9	-	1,9	-	1,9	-	11,2	-	-	-		
E134 Kamsund Bru	B	Rogaland		80,0	-	13,3	-	13,3	-	13,3	-	13,3	-	13,3	-	13,3	-	80,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				687,1	-	25,5	-	36,5	-	48,5	-	66,5	-	129,4	-	380,5	-	687,1	-	-	-		

## Rute 5b Rv 7 Hønefoss – Bu og rv 52 Gol – Borlaug

### Kort om ruten

Rute 5b omfatter rv 7 fra kryss med E16 like vest for Hønefoss via Gol fram til kryss med rv 13 via Hardangerbrua, og rv 52 fra kryss med rv 7 i Gol via Hemsedal til kryss med E16 ved Borlaug. Den totale lengden til rute 5b er om lag 350 km.

### Konseptvalgutredninger med ekstern kvalitetssikring (KVU/KS1)

#### *KVU for rv 7 og rv 52 Gol – Voss*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2017. Regjeringen har tidligere besluttet at den ene hovedvegforbindelsen mellom Østlandet og Vestlandet skal gå via E134 over Haukeli. I KVUen for rv 7 og rv 52 Gol – Voss ble det vurdert om den andre hovedvegforbindelsen skal gå over Hardangervidda eller via Hemsedal. KVUen anbefalte via Hemsedal. Bl.a. på grunnlag av KVUen har Samferdselsdepartementet lagt til grunn at rv 7 og rv 52 sammen skal utgjøre den andre hovedvegforbindelsen øst-vest. Det legges opp til en funksjonsdeling mellom korridorene, hvor rv 52 skal være hovedvegforbindelse for næringstrafikk mens det skal satses på rv 7 som hovedvegforbindelse for reiseliv og persontrafikk. Når KS1 er gjennomført, vil Samferdselsdepartementet ta stilling til ambisjonsnivå for videre planlegging av utbedringer på strekningen på rv 7 over Hardangervidda.

#### Økonomiske rammer for perioden 2018–2023 (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>		
<b>Programområdetiltak</b>	<b>929</b>	
- Utbedringstiltak	806	
- Tilrettelegging for gående og syklende	46	
- Trafikksikkerhetstiltak	38	
- Miljøtiltak		
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	8	
- Servicetiltak	31	
<b>Fornyelse</b>	<b>193</b>	
<b>Planlegging</b>	<b>151</b>	
<b>Grunnerverv</b>	<b>2</b>	
<b>Post 30 Riksveginvesteringer</b>	<b>1 275</b>	<b>0</b>
<b>Post 31 Skredsikring riksveg</b>	<b>42</b>	<b>0</b>

# Handlingsprogram 2018–2023 (2029)

## Rute 5b Rv 7 Hønefoss – Bu og rv 52 Gol – Borlaug

Mill 2018-kr

Post 31	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029		
		statlige midler			annen	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	
		18-23	24-29	sum	fin																						
Mindre skredsikringstiltak																											
Rv 7 Rossanes aust						26		26									18		8			26				26	
Rv 7 Storlia I og II						16		16									16					16				16	
<b>Sum</b>						<b>42</b>		<b>42</b>									<b>34</b>		<b>8</b>			<b>42</b>				<b>42</b>	



## Mill 2018-kr

Utbedringstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Utbedringsstrekning rv 52, Skøyten bru inkl Venåsbakken	B	Buskerud		66,0	-	-	-	36,0	-	30,0	-	-	-	-	-	-	-	66,0	-	-	-		
Utbedringsstrekning rv 52, tiltak Hemsedal	A	Buskerud		390,0	-	-	-	-	-	10,0	-	40,0	-	190,0	-	150,0	-	390,0	-	-	-		
Utbedringsstrekning rv 52, mindre tiltak Hemsedal nord- Sogn F grense	A	Buskerud		50,0	-	-	-	-	-	42,0	-	8,0	-	-	-	-	-	50,0	-	-	-		
Utbedringsstrekning rv 7, Ørgenivika -Svenkerud, delstrekninger	A	Buskerud		300,0	-	-	-	-	-	65,0	-	85,0	-	-	-	150,0	-	300,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				806,0	-	-	-	36,0	-	147,0	-	133,0	-	190,0	-	300,0	-	806,0	-	-	-		

## Mill 2018-kr

Tilrettelegging for gående og syklende	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 7 G/s-veg langs Eidfjordvatnet	G	Hordaland	x	25,0	-	20,0	-	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,0	-	-	-		
Tiltak etter GS-inspeksjon alle ruter, Hordaland	I	Hordaland		20,7	-	2,4	-	-	-	2,0	-	3,0	-	4,0	-	9,3	-	20,7	-	-	-		
<b>Sum</b>				45,7	-	22,4	-	5,0	-	2,0	-	3,0	-	4,0	-	9,3	-	45,7	-	-	-		

## Mill 2018-kr

Trafikksikkerhetstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv.7 Adkomst sambruksstasjon Gol	X	Buskerud	x	12,0	-	7,0	-	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,0	-	-	-		
Tiltak mot utforkøyring rute 5b i Hordaland	U	Hordaland		25,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,7	-	25,7	-	-		
<b>Sum</b>				37,7	-	7,0	-	5,0	-	-	-	-	-	-	-	25,7	-	37,7	-	-	-		

## Mill 2018-kr

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 7 Kollektivknutepunkt Hagafoss	K	Buskerud		5,3	-	-	-	5,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,3	-	-	-		
Rv 7 Ustadoset holdeplass	H	Buskerud		2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	2,5	-	-	-		
<b>Sum</b>				<b>7,8</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>5,3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2,5</b>	<b>-</b>	<b>7,8</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>		

## Mill 2018-kr

Servicetiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 7 Døgnhvileplass Gol	D	Buskerud	x	22,0	-	15,0	-	7,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22,0	-	-	-		
Rv 7 Oppgradering rasteplass Bromma	R	Buskerud		1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	1,0	-	-	-		
Rv 52 Oppgradering rasteplass Eikredammen	R	Buskerud		2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-	-	2,5	-	-	-		
Rv 7 Oppgradering rasteplass Haugstøl	R	Buskerud		2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	2,5	-	-	-		
Friteksttaver (ITS) rute 5b	A	Sogn og Fjordane		2,7	-	-	-	-	-	-	2,7	-	-	-	-	-	-	2,7	-	-	-		
<b>Sum</b>				<b>30,7</b>	<b>-</b>	<b>15,0</b>	<b>-</b>	<b>7,0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2,7</b>	<b>-</b>	<b>3,5</b>	<b>-</b>	<b>2,5</b>	<b>-</b>	<b>30,7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>		

## Mill 2018-kr

Fornyng	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 7 Storegjeltunnelen	T	Hordaland		44,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	44,9	-	44,9	-	-	-		
Rv 7 Måbøtunnelen	T	Hordaland		108,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,6	-	77,5	-	108,1	-	-	-		
Rv 7 Kvernhusaugtunnelen	T	Hordaland		39,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39,8	-	39,8	-	-	-		
<b>Sum</b>				<b>192,8</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>30,6</b>	<b>-</b>	<b>162,2</b>	<b>-</b>	<b>192,8</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>		

## Mill 2018-kr

Planlegging	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Planlegging rute 5b	P			80,0	-	15,0	-	10,0	-	15,0	-	15,0	-	10,0	-	15,0	-	80,0	-	-	-		
Planlegging rute 5b	P			71,0	-	1,0	-	5,0	-	11,0	-	16,0	-	19,0	-	19,0	-	71,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				<b>151,0</b>	<b>-</b>	<b>16,0</b>	<b>-</b>	<b>15,0</b>	<b>-</b>	<b>26,0</b>	<b>-</b>	<b>31,0</b>	<b>-</b>	<b>29,0</b>	<b>-</b>	<b>34,0</b>	<b>-</b>	<b>151,0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>		

Mill 2018-kr

Grunnerverv	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
				G			2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	1,0	-
<b>Sum</b>			2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	1,0	-	2,0	-	-	-

Mill 2018-kr

Vedlikehold av riksveger	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
				B	Buskerud		3,2	-	3,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
T	Hordaland	x	25,5	-	25,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,5	-	-	-
<b>Sum</b>			28,7	-	28,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28,7	-	-	-

## Rute 5c E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger

### Kort om ruten

Rute 5c omfatter E16 fra kryss med E18 i Sandvika til kryss med E39 ved Vågsbotn nord for Bergen. Ruten har en tilknytning. Dette er rv 5 fra kryss med E16 på Håbakken i Lærdal via Sogndal, Skei og Førde til Florø. Ruten omfatter ett ferjesamband: rv 5 Fodnes – Mannheller over Sognefjorden. Den totale lengden til rute 5c er om lag 670 km ekskl. ferjesambandet.

### Konseptvalgutredninger med ekstern kvalitetssikring (KVU/KS1)

#### *KVU for E16 Bjørge – Øye.*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2011. 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 forbikjøringsfelt på om lag 6 km av strekningen.

#### *KVU for E16 Voss – Arna*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2015. Konsept K5 skal legges til grunn for utviklingen av strekningen Arna–Stanghelle. På strekningen Stanghelle–Voss skal det på kort sikt gjennomføres oppgradering av tunneler og diverse skredsikringstiltak på veg og bane langs dagens trasé. På lang sikt legges det til grunn at konsept K5 kan realiseres også her. Departementet er imidlertid åpen for at også andre løsninger kan vurderes på denne strekningen, basert på erfaringer og utvikling i prosjektet.

#### *KVU for Hønefoss*

KVU ble utarbeidet i 2015, og KS1 var ferdig i 2015. Samferdselsdepartementet har ikke tatt endelig stilling til konseptvalg. Departementet legger til grunn at det er opp til lokale myndigheter å vurdere innretning, omfang og innfasing av lokale tiltak som de har ansvar for, samt å ta initiativ til et eventuelt bompengeprogger. Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om en redegjørelse som beskriver hvilke elementer av KVUen som vil ligge innenfor statens ansvarsområde, og herunder hvilke av disse som inngår i de ulike konseptene.

Økonomiske rammer for perioden 2018–2023 (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>3 198</b>	<b>3 117</b>
<b>Programområdetiltak</b>	<b>1 140</b>	<b>44</b>
- Utbedringstiltak	575	
- Tilrettelegging for gående og syklende	91	
- Trafikksikkerhetstiltak	314	44
- Miljøtiltak	101	
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	50	
- Servicetiltak	9	
<b>Fornyelse</b>	<b>1 014</b>	
<b>Planlegging</b>	<b>391</b>	
<b>Grunnerverv</b>	<b>73</b>	
<b>Post 30 Riksveginvesteringer</b>	<b>5 816</b>	<b>3 161</b>
<b>Post 31 Skredsikring riksveg</b>	<b>1 203</b>	
<b>E16 over Filefjell</b>	<b>410</b>	

Prioriteringer på ruten

**Perioden 2018–2023**

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 høsten 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 høsten 2019, 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 ble åpnet for trafikk i september 2017, fullfinansieres. I tillegg fullføres strekningen Øye – Eidsbru som ventes åpnet for trafikk våren 2019.

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 i november 2017.

Den delvis bompengefinansierte utbyggingen av E16 på strekningen Bjørum – Skaret i Akershus og Buskerud forutsettes startet opp mot slutten av 2018. Prosjektet som ventes åpnet for trafikk i 2023, omfatter bygging av 8,4 km firefelts veg, hvorav om lag halvparten i tunnel.

Forutsatt tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av den videre utbyggingen av E16 fra Skaret til Hønefoss i Buskerud, legges det opp til anleggsstart med bompenger allerede i første seksårsperiode. 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. Statens vegvesen har ansvaret for utbyggingen av E16 på strekningen Skaret – Høgstet.

Som omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, sees det på mulighetene for å framskynde oppstart av prosjektet E16 Stanghelle – Arna i Hordaland. Forutsatt tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering kan det være aktuelt å starte utbyggingen med bompenger allerede i første seksårsperiode, selv om de statlige midlene først kommer i siste seksårsperiode. Jernbanen og E16 på denne strekningen planlegges som et felles prosjekt der Statens vegvesen har prosjektansvaret. Den mest aktuelle løsningen ved en evt. forsering er å bygge veg og bane uavhengig av hverandre på strekningen Arna – Trengereid. Mellom Trengereid og Stanghelle må veg og bane bygges samtidig for å kunne etablere felles rømningsmulighet.

Innenfor skredsikring (post 31) legges det opp til å gjennomføre prosjektet rv 5 Kjøsnesfjorden i Sogn og Fjordane.

#### E16 Skaret – Hønefoss

Hele 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 vedtatte prosjektet Bjørum – Skaret og prosjektet Sandvika – Wøyen som er under bygging, vil ny veg mellom Skaret og Hønefoss gi sammenhengende firefelts veg mellom Sandvika i Akershus og Hønefoss i Buskerud.

#### *Skaret – Høgstet*

Årsdøgntrafikken er om lag 13 000 kjøretøy. Trafikken er ujevnt fordelt over uka, med høyere trafikk knyttet til helgeutferter. Dagens E16 har to felt med midtrekkverk. I tillegg er det forbikjøringsfelt i sørgående retning på deler av strekningen, der det er stigninger. Det er to ettløps tunneler; Skarettunnelen på om lag 0,5 km med tre felt og Nestunnelen på om lag 1,3 km med to felt.

Prosjektet omfatter bygging av firefelts veg på en om lag 8,7 km lang strekning i Hole kommune. Det skal bygges to nye tunneler. Fra Skaret skal det bygges en om lag 3,2 km lang toløps tunnel. Gjennom Hvalpåsen skal de to nordgående feltene legges i en 0,4 km lang ettløps tunnel, mens de to sørgående kjørefeltene vil følge eksisterende trasé med veg i dagen. Det planlegges ingen kryss på ny veg mellom Skaret og Høgstet. Ved Skaret skal kryss bygges som del av prosjektet Bjørum – Skaret. Nord for Høgstet skal kryss ved Elstangen bygges som del av E16 Høgstet – Hønefoss.

Prosjektet er fritatt for KVVU. Kommunedelplan ble vedtatt i 2016. Reguleringsplan ventes vedtatt i løpet av 2017.

#### *Høgstet – Hønefoss*

Årsdøgntrafikken varierer mellom om lag 14 000 kjøretøy ved Kroksund og om lag 17 000 kjøretøy like sør for Hønefoss. Trafikken er ujevnt fordelt over uka, med høyere trafikk knyttet til helgeutfart. Dagens E16 har to felt. Fra Høgstet til Rørvik er fartsgrensen 80 km/t. Fra Rørvik og over Kroksund er vegen smal og svingete med mange avkjørsler, og fartsgrensen er 60 km/t. Fra Kroksund til Hønefoss varierer standarden.

Prosjektet omfatter bygging av firefelts veg på en om lag 15,8 km lang strekning i Hole og Ringerike kommuner. Fra Kroksund i retning Hønefoss skal det bygges en om lag 3,1 km lang tunnel. Det planlegges fire kryss, men kryssende skal vurderes i arbeidet med reguleringsplanen. Her skal det også vurderes om dagens kryss ved Helgelandsmoen skal beholdes.

Prosjektet er fritatt for KVVU. Det utarbeides statlig reguleringsplan for fellesprosjektet under ledelse av Bane Nor SF. Reguleringsplanen ventes vedtatt i løpet av 2018.

#### Nøkkeltall og virkningsberegninger:

Kostnadsanslag	8 770 mill. kr
Statlig finansiering 2018–2023	0 mill. kr
Statlig finansiering 2024–2029	5 510 mill. kr
Annen finansiering 2018–2029*	3 260 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	–2 820 mill. kr
Reduksjon i samfunnets transportkostnader	6 020 mill. kr
Reduksjon i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	1 480 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	–2,11 personer
Endring i CO <sub>2</sub> -utslipp fra trafikken per år	–7 300 tonn

\* Bompenggeopplegg/fordeling av bompenger mellom første og siste seksårsperiode er ikke avklart.

#### E16 Stanghelle – Arna

Dagens veg er en tofelts veg med varierende standard både når det gjelder tunneler og veg i dagen. Årsdøgntrafikken øker fra om lag 6 000 kjøretøy ved Stanghelle til om lag 12 000 kjøretøy ved Arna. Enkle kryss i plan (rundkjøringer) fører til at det tidvis er kapasitetsproblemer. Det er registrert mange ulykker. Strekningen Stanghelle – Trengereid er i tillegg utsatt for steinsprang og jord- og sørpeskred.

Prosjektet ligger i Vaksdal og Bergen kommuner. Utfordrende terreng og skredfare fører til at ny E16 i stor grad må legges i tunnel. Dagstrekningene er for korte til fullstendige planskilte kryss. Det legges derfor opp til rampeløsninger inne i tunnelene. Fra Stanghelle til Vaksdal er tunnallengden om lag 9 km, videre til Trengereid om lag 10 km og fra Trengereid og til Arna om lag 9 km. Total lengde på veg og tunnel blir om lag 30 km. Fra Stanghelle til Trengereid skal det bygges ettløps tunneler der rømningsvegene vil bestå av tverrslag mellom veg- og banetunnelene. Mellom Trengereid og Arna vil vegen gå i to tunnellop med rømningsveg mellom løpene. Eksisterende veg skal beholdes som lokalveg og vil inngå som beredskapsveg ved stengninger i tunnelene. I tillegg skal det arbeides videre med tilrettelegging for sykkeltrafikk som i dag har svært dårlige forhold.

Prosjektet inngår i KVU/KS1 for E16 Voss – Arna som ble behandlet av regjeringen i 2015. Videre planlegging gjennomføres som statlig reguleringsplan. En silingsfase som danner grunnlaget for valg av løsninger i reguleringsplanene, avsluttes våren 2018. Det forventes at reguleringsplanene kan vedtas i 2019.

Nøkkeltall og virkningsberegninger:

Kostnadsanslag	11 220 mill. kr
Statlig finansiering 2018–2023	0 mill. kr
Statlig finansiering 2024–2029	7 750 mill. kr
Annen finansiering 2018–2029*	3 470 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	-11 020 mill. kr
Reduksjon i samfunnets transportkostnader	2 090 mill. kr
Reduksjon i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	810 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	-0,81 personer
Endring i CO <sub>2</sub> -utslipp fra trafikken per år	-7 000 tonn

\* Bompengepopplegg/fordeling av bompenger mellom første og siste seksårsperiode er ikke avklart.

### Rv 5 Kjøsnesfjorden

Rv 5 langs Kjøsnesfjorden er sterkt utsatt for skred. Terrenget er svært sidebratt med flere skredløp nedover fjellsiden. Det er gjennomført sikringstiltak i flere omganger, og prosjektet rv 5 Kjøsnesfjorden er en videreføring av tidligere skredsikringsarbeider. Prosjektet omfatter forlengelse av Støylsnettunnelen vestover til Kjøsnes i Jølster kommune. Lengden er om lag 6,5 km. Strekningen har høy skredfaktor.

### Perioden 2024–2029

I siste seksårsperiode fullføres prosjektene E16 Skaret – Hønefoss og E16 Stanghelle – Arna.



Det legges opp til å gjennomføre prosjektet E16 Ringveg øst, Arna – Vågsbotn, i Hordaland. Prosjektet omfatter bygging av firefelts veg på en strekning i Bergen kommune. Løsningen for prosjektet E16 Arna – Vågsbotn må samordnes med andre større vegprosjekter i området. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

Innenfor skredsikring (post 31) settes det av midler til prosjektet E16 Kvamskleiva i Oppland. Prosjektet omfatter bygging av tunnel samt utbedring av tilstøtende veg for å sikre en strekning med høy skredfaktor. I tillegg settes det av midler til prosjektet E16 Nærøydalen i Sogn og Fjordane. Prosjektet omfatter bygging av en lang tunnel mellom Hylland og Sleen for å sikre en strekning med høy skredfaktor. Dagens to tunneler på strekningen tilfredsstill ikke alle krav i tunnelsikkerhetsforskriften. Disse vil bli stengt når den nye tunnelen åpnes for trafikk.

## Handlingsprogram 2018–2023 (2029)

### Rute 5c E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger

Mill 2018-kr

Post 30 Store prosjekt	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029		
		statlige midler			annen	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	
		18-23	24-29	sum																							
E16 Sandvika - Wøyen	x	63		63	1 405	38	1 137	1 174	38	242		510		385								38	1 137			38	1 137
E16 Bjørum - Skaret	x	2 208		2 208	1 999	2 189	1 981	4 170	30	30	100	700	450	750	800	400	600	101	209			2 189	1 981			2 189	1 981
E16 Bagn - Bjørqq	x	748		748		774		774	310			320		144												774	
E16 Vossapakken, refusjon	x	84		84		86		86				86														86	
Rv 5 Loftesnesbrua	x	110		110		110		110	90		20															110	
E16 Skaret - Hønefoss *			5 508	5 508	3 264	5 510		3 260	8 770																		
Skaret - Høgkastet			1 275	1 275	765	1 280		760	2 040																	1 280	760
Høgkastet - Hønefoss			4 233	4 233	2 499	4 230		2 500	6 730																	4 230	2 500
E16 Stanghelle - Arna *			7 752	7 752	3 468	7 750		3 470	11 220																	7 750	3 470
E16 Ringveg øst, Arna - Vågsbotn			2 244	2 244	2 346	2 240		2 350	4 590																	2 240	2 350
<b>Sum</b>		<b>3 213</b>	<b>15 504</b>	<b>18 717</b>	<b>12 482</b>	<b>18 697</b>	<b>12 198</b>	<b>30 894</b>	<b>468</b>	<b>272</b>	<b>526</b>	<b>1 210</b>	<b>594</b>	<b>1 135</b>	<b>800</b>	<b>400</b>	<b>600</b>	<b>101</b>	<b>209</b>		<b>3 197</b>	<b>3 118</b>	<b>15 500</b>	<b>9 080</b>	<b>18 697</b>	<b>12 198</b>	

\* Prosjektet forsettes startet opp med bompenger i perioden 2018-2023, men bompengelopplegg/fordeling av bompenger mellom første og siste seksårsperiode er ikke avklart.

Mill 2018-kr

Post 31	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029		
		statlige midler			annen	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	
		18-23	24-29	sum																							
Rv 5 Kjøsnestfjorden		1 122		1 122		1 125		1 125	10		90		500		400		125									1 125	
E16 Kvamskleiva			663	663		660		660																	660		660
E16 Nærøydalen (Hylland - Sleen)			1 734	1 734		1 730		1 730																	1 730		1 730
Mindre skredskringstiltak																											
E16 Voss - Arna						51		51						30		21									51		51
Rv 5 Skredvika						22		22								10		12							22		22
Rv 5 Leversundet						3		3								3									3		3
Rv 5 Bjørnsnestunnelen vest						2		2								2									2		2
<b>Sum</b>		<b>1 122</b>	<b>2 397</b>	<b>3 519</b>		<b>3 593</b>		<b>3 593</b>	<b>10</b>		<b>90</b>		<b>500</b>		<b>430</b>		<b>161</b>		<b>12</b>		<b>1 203</b>		<b>2 390</b>		<b>3 593</b>		

Mill 2018-kr

Post 36	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029			
		statlige midler			annen	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen		
		18-23	24-29	sum																								
E16 Øye - Eidsbru	x	384		384		315		315	109		105		100													314		314
E16 Varpe bru - Smedalsosen	x	102		102		96		96	10		86															96		96
E16 Smedalsosen - Maristova - Borlaug	x	14		14																								
<b>Sum</b>		<b>500</b>		<b>500</b>		<b>410</b>		<b>410</b>	<b>119</b>		<b>191</b>		<b>100</b>												<b>410</b>		<b>410</b>	

Mill 2018-kr

Utbedringstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E16 Tveit bru	B	Oppland		33,0	-	-	-	15,0	-	18,0	-	-	-	-	-	-	-	33,0	-	-	-		
E16 System for tovegsregulering i Brenne og Skuitunnelene	T	Akershus		67,0	-	-	-	17,0	-	50,0	-	-	-	-	-	-	-	67,0	-	-	-		
E16 Utbedringsstrekning Fagernes - Øye	A	Oppland		400,0	-	-	-	-	-	-	-	80,0	-	120,0	-	200,0	-	400,0	-	-	-		
Rv 5 Mannheller og Fodnes ferjekaiar, Mannheller hvilekai	F	Sogn og Fjordane		85,0	-	60,0	-	15,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75,0	-	10,0	-		
<b>Sum</b>				585,0	-	60,0	-	47,0	-	68,0	-	80,0	-	120,0	-	200,0	-	575,0	-	10,0	-		

Mill 2018-kr

Tilrettelegging for gående og syklende	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E16 Tiltak etter GS-inspeksjoner Bøllaten - Søndrol	I	Oppland		1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	1,0	-	-	-		
E16 Tiltak etter GS-inspeksjoner Fagernes - Bjørge	I	Oppland		2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	2,5	-	-	-		
E16/Fv35 Hønefoss sentrum til sykehuset	O	Buskerud		40,0	-	-	-	-	-	-	-	20,0	-	20,0	-	-	-	40,0	-	-	-		
Tiltak etter GS-veginspeksjoner	I	Buskerud		5,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	3,0	-	-	-	5,0	-	-	-		
Rv 5 Gravensteingata, sykkelveg m/fortau	G	Sogn og Fjordane		42,0	-	-	-	-	-	1,0	-	18,1	-	22,9	-	-	-	42,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				90,5	-	-	-	-	-	1,0	-	40,1	-	45,9	-	3,5	-	90,5	-	-	-		

## Mill 2018-kr

Trafikksikkerhetstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E16 Valdres - Belysning av gangfelt	A	Oppland		2,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,9	-	-	-	2,9	-	-	-		
E16 Tiltak mot utforkjøringsulykker - sikring av installasjoner	U	Oppland		9,9	-	-	-	-	-	-	-	9,9	-	-	-	-	-	9,9	-	-	-		
E16 Fagernes - Øye - Tiltak mot utforkjøringsulykker	U	Oppland		27,0	-	-	-	-	-	-	-	27,0	-	-	-	-	-	27,0	-	-	-		
E16 Variabel infotavle Bjørgum sørgående	A	Akershus		2,2	-	-	-	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-	-	-		
E16 Tiltak etter TS-inspeksjoner	I	Buskerud		5,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	3,0	-	-	-	5,0	-	-	-		
Rv 5 Sogndal sentrum, kryssutbetring	X	Sogn og Fjordane	x	9,5	-	-	-	-	-	-	-	3,6	-	5,9	-	-	-	9,5	-	-	-		
Rv 5 Bergumkrysset	X	Sogn og Fjordane	x	35,0	43,8	35,0	35,3	-	8,5	-	-	-	-	-	-	-	-	35,0	43,8	-	-		
Tiltak mot utforkjøring rute 5c i Hordaland	U	Hordaland		12,8	-	-	-	1,0	-	2,0	-	2,0	-	2,0	-	5,8	-	12,8	-	-	-		
Tiltak mot utforkjøring rute 5c i Sogn og Fjordane	U	Sogn og Fjordane		64,0	-	2,3	-	6,0	-	6,0	-	6,0	-	10,2	-	27,5	-	58,0	-	6,0	-		
Utbetring for FMO rute 5c i Hordaland	S	Hordaland		93,0	-	6,0	-	10,0	-	47,0	-	14,0	-	16,0	-	-	-	93,0	-	-	-		
Utbetring for FMO rute 5c i Sogn og Fjordane	S	Sogn og Fjordane		56,8	-	4,7	-	9,3	-	32,1	-	10,7	-	-	-	-	-	56,8	-	-	-		
E16 Vormsund/kulemoen, Belysning ifm. Gs-veg	A	Akershus		1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,7	-	1,7	-	-	-		
<b>Sum</b>				319,8	43,8	48,0	35,3	28,5	8,5	87,1	-	75,2	-	40,0	-	35,0	-	313,8	43,8	6,0	-		

## Mill 2018-kr

Miljøtiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E16 Kulturminne - ny Sule bru Bergenske Kongeveg	A	Oppland		2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	2,0	-	-	-		
E16 Snødeponi Bjørum-Skaret- Tveiskjæringa	V	Akershus		92,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	62,0	-	92,0	-	-	-		
E16 Krokkleiva utbedring Kongeveien	A	Buskerud		5,6	-	-	-	5,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,6	-	-	-		
E16 Forurensningsforskriften 42 dB	S	Buskerud		1,0	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-		
Støytiltak forskrift, Hordaland	S	Hordaland		0,3	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-		
Støytiltak forskrift, Sogn og Fjordane	S	Sogn og Fjordane		0,2	-	-	-	-	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	0,2	-	-	-		
<b>Sum</b>				101,1	-	-	-	5,6	-	1,5	-	-	-	30,0	-	64,0	-	101,1	-	-	-		

## Mill 2018-kr

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E16 Kollektivterminal Voss, refusjon	K	Hordaland	x	21,8	-	10,0	-	-	-	11,8	-	-	-	-	-	-	-	21,8	-	-	-		
E16, rv. 5 Sogn og Fjordane, haldeplassar	H	Sogn og Fjordane		13,6	-	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,4	-	13,6	-	-	-		
E16 Stalheimsøy, Voss kommune til Vaksdal i Vaksdal kommune	H	Hordaland		15,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,0	-	-	-	-		
<b>Sum</b>				50,4	-	11,2	-	-	-	11,8	-	-	-	-	-	27,4	-	50,4	-	-	-		

Mill 2018-kr

Servicetiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E16 Rasteplass Muggedalen	R	Oppland		9,0	-	-	-	-	-	9,0	-	-	-	-	-	-	-	9,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				9,0	-	-	-	-	-	9,0	-	-	-	-	-	-	-	9,0	-	-	-		

Mill 2018-kr

Fornyng	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E16 Romslo tunnelen	T	Hordaland		10,2	-	-	-	10,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,2	-	-	-		
E16 Bogetunnelen	T	Hordaland		10,2	-	-	-	10,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,2	-	-	-		
E16 Dalevåg tunnelen	T	Hordaland		11,2	-	-	-	-	-	11,2	-	-	-	-	-	-	-	11,2	-	-	-		
E16 Beitlatunnelen	T	Hordaland		33,1	-	-	-	33,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33,1	-	-	-		
E16 Dalseidtunnelen	T	Hordaland		103,0	-	-	-	-	-	51,0	-	52,0	-	-	-	-	-	103,0	-	-	-		
E16 Trollkonetunnelen	T	Hordaland		36,7	-	-	-	-	-	36,7	-	-	-	-	-	-	-	36,7	-	-	-		
E16 Hyvingstunnelen	T	Hordaland		88,7	-	-	-	-	-	51,0	-	37,7	-	-	-	-	-	88,7	-	-	-		
E16 Hemestunnelen	T	Hordaland		32,6	-	-	-	-	-	-	-	32,6	-	-	-	-	-	32,6	-	-	-		
E16 Gudvangatunnelen	T	Sogn og Fjordane		198,5	-	117,5	-	81,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	198,5	-	-	-		
E16 Frøheimtunnelen	T	Sogn og Fjordane		29,0	-	29,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29,0	-	-	-		
E16 Lærdaltunnelen	T	Sogn og Fjordane		102,0	-	-	-	51,0	-	51,0	-	-	-	-	-	-	-	102,0	-	-	-		
Rv 5 Fodnestunnelen	T	Sogn og Fjordane		53,0	-	-	-	-	-	53,0	-	-	-	-	-	-	-	53,0	-	-	-		
Rv 5 Amlatunnelen inkl. 2 armer	T	Sogn og Fjordane		27,5	-	-	-	-	-	27,5	-	-	-	-	-	-	-	27,5	-	-	-		
Rv 5 Frudaltunnelen	T	Sogn og Fjordane		107,1	-	-	-	-	-	5,1	-	-	-	-	-	-	-	5,1	-	102,0	-		
Rv 5 Bergtunnelen	T	Sogn og Fjordane		54,1	-	-	-	-	-	-	-	5,1	-	-	-	-	-	5,1	-	49,0	-		
Rv 5 Fjærlandstunnelen	T	Sogn og Fjordane		147,9	-	-	-	-	-	-	-	-	45,9	-	102,0	-	-	147,9	-	-	-		
Rv 5 Kleivatunnelen	T	Sogn og Fjordane		29,6	-	-	-	-	-	-	-	29,6	-	-	-	-	-	29,6	-	-	-		
Rv 5 Naustdaltunnelen	T	Sogn og Fjordane		47,9	-	-	-	-	-	25,5	-	22,4	-	-	-	-	-	47,9	-	-	-		
Rv 5 Sundafjelltunnelen	T	Sogn og Fjordane		42,8	-	-	-	-	-	42,8	-	-	-	-	-	-	-	42,8	-	-	-		
<b>Sum</b>				1 165,3	-	146,5	-	185,5	-	355,0	-	179,5	-	45,9	-	102,0	-	1 014,3	-	151,0	-		

Mill 2018-kr

Planlegging	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Planlegging rute 5c	P			32,0	-	7,0	-	6,0	-	7,0	-	4,0	-	4,0	-	4,0	-	32,0	-	-	-		
Planlegging rute 5c	P			80,0	-	10,0	-	10,0	-	15,0	-	15,0	-	15,0	-	15,0	-	80,0	-	-	-		
Planlegging rute 5c	P			278,9	-	61,0	-	43,2	-	38,8	-	45,1	-	44,5	-	46,3	-	278,9	-	-	-		
<b>Sum</b>				390,9	-	78,0	-	59,2	-	60,8	-	64,1	-	63,5	-	65,3	-	390,9	-	-	-		

Mill 2018-kr

Grunnerverv	Tilslagskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Grunnerverv rute 5c	G	Oppland/ Akershus		19,0	-	-	-	1,0	-	7,0	-	5,0	-	3,0	-	3,0	-	19,0	-	-	-		
Grunnerverv rute 5c	G	Buskerud		20,0	-	20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,0	-	-	-		
Grunnerverv rute 5c	G	Hordaland /Sogn og Fjordal		34,0	-	1,0	-	3,0	-	5,0	-	5,0	-	10,0	-	10,0	-	34,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				73,0	-	21,0	-	4,0	-	12,0	-	10,0	-	13,0	-	13,0	-	73,0	-	-	-		

Mill 2018-kr

Vedlikehold av riksveger	Tilslagskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E16 Wøyen- Rensebasseng	M	Akershus		1,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-		
E16 Valdres	V	Oppland	x	100,0	-	-	-	-	-	-	-	40,0	-	40,0	-	20,0	-	100,0	-	-	-		
E16 Sætre- og Bjørkhaugtunnelene (TSF)	T	Hordaland	x	125,5	-	51,0	-	74,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	125,5	-	-	-		
E16 Amanipatunnelen (TSF)	T	Hordaland	x	126,5	-	30,6	-	95,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	126,5	-	-	-		
E16 Langhellelunnelen (TSF)	T	Hordaland	x	71,4	-	40,8	-	30,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	71,4	-	-	-		
E16 Beitlatunnelen (TSF)	T	Hordaland	x	54,1	-	51,0	-	3,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,1	-	-	-		
E16 Lærdalstunnelen - Ventilasjonssjakt og doble vifter	T	Sogn og Fjordane		36,8	-	6,1	-	6,1	-	6,1	-	6,1	-	6,1	-	6,1	-	36,8	-	-	-		
Rv 5 Fodnestunnelen - Skifte ut platekvelvet med PE skum	T	Sogn og Fjordane		97,0	-	16,2	-	16,2	-	16,2	-	16,2	-	16,2	-	16,2	-	97,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				612,2	-	195,7	-	226,3	-	22,3	-	63,3	-	62,3	-	42,3	-	612,2	-	-	-		

## Rute 6a E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger

### Kort om ruten

Rute 6a omfatter E6 fra kryss med E18 i Bjørvika i Oslo til Ranheim øst for Trondheim og rv 4 fra kryss med Mailundveien ved Sinsen i Oslo til kryss med E6 ved Mjøsbrua nord for Gjøvik. Ruten omfatter fire tilknytninger i Oslo-området; rv 150 Ring 3, rv 159, rv 163 og rv 191, og en tilknytning i Trondheim; rv 706. Den totale lengden til rute 6a er om lag 890 km.

E6 fra Kolomoen i Hedmark til Ensby i Oppland og fra Ulsberg til Melhus i Sør-Trøndelag inngår i porteføljen til Nye Veier AS. Dette utgjør om lag 160 km.

### Konseptvalgutredninger med ekstern kvalitetssikring (KVU/KS1)

*KVU for E6 Kolomoen – Lillehammer og KVU for E6 Lillehammer –Otta*  
KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2009.

*KVU for E6 Oppland grense – Jaktøya/Melhus og rv 3 Hedmark grense – Ulsberg*  
KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2012. Utgangspunkt for videre planlegging er utbygging av møtefri veg på E6 mellom Ulsberg og Jaktøya der det forutsettes to- og trefelts veg på strekningen Ulsberg – Støren og firefelts veg på strekningen Støren – Jaktøya. På E6 mellom Oppland grense og Ulsberg planlegges utbedringer.

*KVU for Sluppen bru*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2009.

### Økonomiske rammer for perioden 2018–2023 (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>4 100</b>	<b>2 533</b>
<b>Programområdetiltak</b>	<b>1 256</b>	<b>85</b>
- Utbedringstiltak	331	85
- Tilrettelegging for gående og syklende	224	
- Trafikksikkerhetstiltak	538	
- Miljøtiltak	91	
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	53	
- Servicetiltak	19	
<b>Fornyelse</b>	<b>339</b>	
<b>Planlegging</b>	<b>508</b>	
<b>Grunnerverv</b>	<b>121</b>	
<b>Post 30 Riksveginvesteringer</b>	<b>6 324</b>	<b>2 618</b>

## Prioriteringer på ruten

### Perioden 2018–2023

I første seksårsperiode settes det av statlige midler til refusjon til følgende gjennomførte prosjekter: E6 Flyplasskrysset i Akershus, E6 Minnesund – Skaberud i Akershus og Hedmark, rv 4 Lunner – grense – Jaren inkl. Lygna sør i Oppland og rv 706 Nordre avlastningsveg i Sør-Trøndelag. Det settes også av midler til fullfinansiering og refusjon knyttet til prosjektet E6 Frya – Sjoa i Oppland.

Den delvis bompengefinansierte utbyggingen av prosjektet E6 Vindåsliene – Korporalsbrua i Sør-Trøndelag startet opp i september 2017. Prosjektet som ventes åpnet for trafikk i 2020, omfatter bygging av 6,4 km tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt i ny trasé på vestsiden av elva Sokna. Vegen blir lagt utenom Soknedal sentrum med tilkobling til tettstedet gjennom et planskilt kryss.

Det settes også av midler til å fullføre utbyggingen av prosjektet E6 Jaktøya – Klett – Sentervegen i Sør-Trøndelag. Prosjektet som ventes åpnet for trafikk vinteren 2019, omfatter bygging av om lag 8 km firefelts veg. Prosjektet er delvis bompengefinansiert gjennom Miljøpakke Trondheim.

I første del av planperioden legges det opp til å gjennomføre prosjektet rv 4 Roa – Gran grense i Oppland inkl. delprosjektene Jaren – Amundrud og Almenningsdelet – Lygnebakken. Utbyggingen er betinget av at det blir tilslutning til utbyggingsomfang tilpasset den økonomiske rammen i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* samt et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

I tillegg legges det opp til anleggsstart på prosjektet rv 706 Nydalsbrua (tidligere omtalt som Sluppen bru) med tilknytninger i Sør-Trøndelag. Prosjektet forutsettes delvis bompengefinansiert gjennom Miljøpakke Trondheim. Ved Stortingets behandling av Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* pekte et flertall i transport- og kommunikasjonskomiteen på muligheten for forsering av prosjektet med bompenger. Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune har søkt om å forskuttere forutsatte statlige midler til prosjektet med bompenger, med sikte på anleggsstart i løpet av 2019. Forskutteringssøknaden forventes avklart i forbindelse med Stortingets behandling av trinn 3 av Miljøpakke Trondheim.

I første seksårsperiode legges det opp til å starte byggingen av prosjektet E6 Sjoa –Otta i Oppland. I tråd med merknad fra et flertall i transport- og kommunikasjonskomiteen ved Stortingets behandling av Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er det også lagt til grunn statlige midler til flytting av et vassverk i Ringebu, slik at dette skal stå ferdig i løpet av 2021.

### E6 Sjoa – Otta



Prosjektet omfatter en om lag 11,5 km lang strekning. Fra Sjoa til Solhjem skal det bygges tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt, dvs. samme standard som strekningen Frya – Sjoa som ble åpnet for trafikk i 2016. Fra Solhjem skal eksisterende E6 utbedres fram til kryss med rv 15 ved Otta. Prosjektet inngår i andre etappe av utbyggingen av E6 mellom Ringebru og Otta, jf. Prop. 51 S (2012–2013).

#### Rv 4 Roa – Gran grense, inkl. Jaren – Amundrud og Almenningsdelet – Lygnebakken

Prosjektet rv 4 Roa – Gran grense i Lunner kommune i Oppland omfatter bygging av om lag 4,2 km firefelts veg i ny trasé på østsiden av dagens veg. I tillegg skal eksisterende veg på den om lag 4,3 km lange strekningen Jaren – Amundrud i Gran kommune i Oppland utvides slik at denne blir en tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Prosjektet er en videreføring av utbyggingen på strekningene Lunner grense – Jaren og Lygna sør som ble fullført i 2017.

Ved behandlingen av Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* gikk et flertall i transport- og kommunikasjonskomiteen inn for å utvide prosjektet til også å omfatte utvidelse av den om lag 5 km lange strekningen Almenningsdelet – Lygnebakken i Gran kommune. Prosjektet omfatter etter dette tre delstrekninger på til sammen om lag 13,5 km.

Kommunedelplan for Roa – Gran grense ble vedtatt i 2013, og reguleringsplanen ble vedtatt i 2015. Strekningen Jaren – Lygnebakken inngår i KVV for rv 4 Jaren (Oslo) – Moelv, som ble behandlet i 2016. KS1 er startet opp. Reguleringsplan for Jaren – Amundrud ble vedtatt i 2016, og det foreligger et forprosjekt for strekningen Almenningsdelet – Lygnebakken der arbeidet med reguleringsplan starter i 2017.

#### Rv 706 Nydalsbrua (tidligere Sluppen bru) med tilknytninger

Prosjektet omfatter bygging av ny firefelts bru over Nidelva i Trondheim kommune med tilknytninger til vegnettet på begge sider av elva. I tillegg skal gang- og sykkelvegnettet i området bygges om til bedre standard der eksisterende bru (Sluppenbrua) bygges om til gang- og sykkelvegbru.

Prosjektet inngår i utbyggingen av ringvegssystemet rundt Trondheim som gjennomføres etappevis. Nydalsbrua med tilknytninger vil være en viktig utbyggingsetappe, særlig for øst/vest-trafikk over Nidelven mot E6.

Den nye brua vil bli tilpasset den store trafikkbelastningen og behovet for ei bru som tåler tunge kjøretøyer med større totalvekt enn 50 tonn. Dersom det ikke bygges ny bru, må det på kort sikt gjøres omfattende og kostbare vedlikeholds- og forsterkningstiltak på Sluppenbrua.

Kommunedelplan ble vedtatt i 2011. Reguleringsplan ventes vedtatt mot slutten av 2017.

### Perioden 2024–2029

I siste seksårsperiode legges det opp til å fullføre prosjektene E6 Sjoa – Otta og rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger.

Det settes av statlige midler til forberedende arbeider og evt. anleggsstart på E6 Ringebru – Frya som er siste del av E6-utbyggingen mellom Ringebru og Otta i Oppland. Prosjektet omfatter bygging av tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt.

# Handlingsprogram 2018–2023 (2029)

## Rute 6a E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger

Mill 2018-kr

Post 30 Store prosjekt	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029	
		statlige midler			annen fin	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen
		18-23	24-29	sum																						
E6 Flyplasskrysset, refusjon	x	142		142		142		142	142												142				142	
E6 Minnesund - Skaberud, refusjon	x	260		260		260		260	260												260				260	
E6 Frya - Sjøa	x	235		235		210		210	210												210				210	
E6 Frya - Sjøa, refusjon	x	622		622		622		622	150	150	150	172									622				622	
E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	x	770		770	791	772	786	1 558	60	160	150	300	200	190	362	136					772	786			772	786
E6 Jaktøya - Klett - Sentervegen	x	975		975		994	348	1 342	225	310	640	38	129								994	348			994	348
Rv 706 Nordre avlastningsveg, refusjon	x	54		54	388	54		54	54												54				54	
Rv 4 Lunner grense - Jaren, inkl Lygna sør, refusjon	x	126		126		126		126	30	30	30	36									126				126	
E6 Ringeby - vassverk						90		90			40	50									90				90	
E6 Sjøa - Otta		102	1 326	1 428		1 430		1 430									100				100		1 330		1 430	
Rv 4 Roa - Gran grense inkl Jaren - Amundrud - Lygnebekken		632		632	1 153	630	1 090	1 720			300	50	300	180	200	250	200	150	90		630	1 090			630	1 090
Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger		102	714	816	306	820	310	1 130									150	100	160		100	310	720		820	310
E6 Ringeby - Frya (start)			255	255		2 960		2 960															250		250	
E6 Skjerdingsstad - Melhus			459	459																						
<b>Sum</b>		<b>4 020</b>	<b>2 754</b>	<b>6 774</b>	<b>2 637</b>	<b>9 110</b>	<b>2 534</b>	<b>11 644</b>	<b>1 131</b>	<b>470</b>	<b>970</b>	<b>638</b>	<b>599</b>	<b>490</b>	<b>800</b>	<b>336</b>	<b>250</b>	<b>350</b>	<b>350</b>	<b>250</b>	<b>4 100</b>	<b>2 534</b>	<b>2 300</b>		<b>6 400</b>	<b>2 534</b>

Mill 2018-kr

Utbedringstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E6 Rehabilitering av drencsystem Hvam/Kløfta - Jessheim	A	Akershus	x	14,5	-	10,0	-	4,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,5	-	-	-		
Rv 150 Rehabilitering av Storlokket	T	Oslo		28,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28,0	-	28,0	-	-	-		
Rv. 4 ledebelysning i Hagantunnelen	A	Akershus		20,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,5	-	-	-	20,5	-	-	-		
E6 Oppdal-Ulsberg	U	Sør-Trøndelag		450,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,0	-	23,0	-	427,0	-		
E6 Brattørbrua, tiltak for omklassifisering	B	Sør-Trøndelag		140,0	-	-	-	-	-	-	-	50,0	-	70,0	-	20,0	-	140,0	-	-	-		
E6 Oppland grense-Oppdal, stålørskulverter	B	Sør-Trøndelag		112,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,0	-	20,0	-	92,0	-		
Rv. 4 Kjul- Rotnes	V	Akershus		85,0	85,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	85,0	85,0	85,0	85,0	-	-		
<b>Sum</b>				850,0	85,0	10,0	-	4,5	-	-	-	50,0	-	90,5	-	176,0	85,0	331,0	85,0	519,0	-		

Mill 2018-kr

Tilrettelegging for gående og syklende	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Fv 213 GS Skuva - Lillehammer helsehus (alternativ til E6)	O	Oppland		37,0	-	5,0	-	32,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37,0	-	-	-		
E6 Brumunddal, fv. 84 Furnesvegen X fv. 60 - X fv. 51	O	Hedmark		8,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,1	-	8,1	-	-	-		
E6 Brumunddal, fv.84 x jernbanen - x fv212	O	Hedmark		28,8	-	-	-	12,0	-	16,8	-	-	-	-	-	-	-	28,8	-	-	-		
Fv 213 GS Lillehammer skysstasjon - Skuva (alternativ til E6)	O	Oppland		50,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,0	-	30,0	-	50,0	-	-	-		
E6 GS Pilgrimsleden Rosten	G	Oppland		5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-	5,0	-	-	-		
Rw4 GS Kolberg-Bråten	G	Oppland		24,3	-	-	-	-	-	-	-	24,3	-	-	-	-	-	24,3	-	-	-		
Fv172 Gjøvik- del 1 - Hans Mustadgate - Wergelandsgate	O	Oppland		70,0	-	10,0	-	60,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	70,0	-	-	-		
E6, fv 212 Nesvegen	O	Hedmark		1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	1,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				224,2	-	15,0	-	104,0	-	16,8	-	24,3	-	25,0	-	39,1	-	224,2	-	-	-		

Trafikksikkerhetstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023		
			Bundet	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E6 TS-tiltak Dombås	X	Oppland		10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-	10,0	-	-	-	
E6/Rv 4 Mindre TS-tiltak - diverse	I	Akershus		2,0	-	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	
Rv 163 Rekkverkstiltak etter TS-inspeksjon	I	Oslo		2,7	-	-	-	2,7	-	-	-	-	-	-	-	-	2,7	-	-	-	
E6 Kryssutbedring Selsverket	X	Oppland		68,0	-	-	-	-	34,0	-	34,0	-	-	-	-	-	68,0	-	-	-	
E6 Midtrekkverk Tangen - Kolomoen	M	Hedmark		27,6	-	-	-	-	-	-	-	-	27,6	-	-	-	27,6	-	-	-	
E6 Domekamera i alle toplanskryss	A	Hedmark		0,8	-	-	-	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	-	-	-	
Rv 4 Rekkverkstiltak etter TS-inspeksjon	U	Oslo		4,8	-	-	-	-	4,8	-	-	-	-	-	-	-	4,8	-	-	-	
Rv 150 Rekkverkstiltak etter TS-inspeksjon	I	Oslo		4,8	-	-	-	-	-	-	-	-	4,8	-	-	-	4,8	-	-	-	
E6 Rekkverkstiltak etter TS-inspeksjon	U	Oslo		2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	2,0	-	-	-	
Rv 150 Drifts åpning og bom i midtdeler	A	Oslo		1,1	-	-	-	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	1,1	-	-	-	
Rv 4 Drifts åpning og bom i midtdeler	A	Oslo		1,1	-	-	-	-	1,1	-	-	-	-	-	-	-	1,1	-	-	-	
Rv 4 Drifts åpning og bom i midtdeler	A	Oslo		1,1	-	-	-	-	1,1	-	-	-	-	-	-	-	1,1	-	-	-	
Rv 163 Etablering av trekkerør og fiberkabel langs Rv 163	A	Oslo		16,0	-	-	-	-	-	-	-	-	16,0	-	-	-	16,0	-	-	-	
Rv 4 VTS-kamera Grorud-Akershus grense	A	Oslo		1,0	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	
Rv 150 VTS-kamera Tåsen-Granfoss	A	Oslo		2,0	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	
Rv 150 Variable fartsgrenser Tåsen-Ulvensplitten	A	Oslo		7,0	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	-	-	-	7,0	-	-	-	
E6 Variabel infotavle Helsfyr nordgående	A	Oslo		2,5	-	-	-	-	2,5	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-	
Rv 150 Variabel infotavle Grefsen vestgående	A	Oslo		2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-	2,5	-	-	-	
E6 - Belysning av gangfelt	A	Oppland		2,7	-	-	-	-	-	-	-	-	2,7	-	-	-	2,7	-	-	-	
E6 /Rv4 Tiltak mot utforkjøringsulykker - sikring av installasjoner	U	Oppland		23,8	-	-	-	-	-	-	-	-	23,8	-	-	-	23,8	-	-	-	
E6 Kryssutbedring RV15 Otta	X	Oppland		2,5	-	-	-	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-	
E6 Otta - Rådåa - Tiltak mot utforkjøringsulykker	U	Oppland		47,0	-	-	-	-	-	-	-	-	25,0	-	22,0	-	47,0	-	-	-	
Rv4 Lygna - Bruflat -Tiltak mot utforkjøringsulykker	U	Oppland		8,1	-	-	-	-	8,1	-	-	-	-	-	-	-	8,1	-	-	-	
Rv4 Oppgradering av GS-undergang Gjøvik	A	Oppland		4,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,7	-	4,7	-	-	-	
E6 Veglys Vedemselva - Smidesang	A	Oppland		19,0	-	-	-	19,0	-	-	-	-	-	-	-	-	19,0	-	-	-	
Rv 4 Veglys Lygna nord-Einavollen	A	Oppland		10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	10,0	-	-	-	
Rv 4 Variable skilte for fartsgrense	A	Oppland		1,0	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	
Rv 4 Nittedal (Strømsenga), passeringslomme	X	Akershus		1,0	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	
Rv 159 Etablering av trekkerør/fiber	A	Akershus		3,1	-	-	-	3,1	-	-	-	-	-	-	-	-	3,1	-	-	-	
E6 Skilting av forbikjøringsforbud for tunge kjøretøy i Morskogtunnelen	A	Akershus		3,0	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	
E6 Variabel infotavle Gardermoen N sørgående	A	Akershus		2,2	-	-	-	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-	-	-	
E6 Variabel infotavle Gardermoen S sørgående	A	Akershus		2,2	-	-	-	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-	-	-	
E6 Variable infotavle Skedsmovollen Sørgående	A	Akershus		2,2	-	-	-	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-	-	-	
Rv 4 Variabel infotavle Slattum sørgående	A	Akershus		2,2	-	-	-	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-	-	-	
Rv4 Gjøvik-Mjøsbrua TS tiltak	I	Oppland	x	7,0	-	7,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	-	-	-	
E6 Øyer - lysregulering omkjøringsveg	A	Oppland	x	1,0	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	
E6 omkjøringskilting	A	Akershus		3,0	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	
E6 Klett, ny kontrollstasjon	A	Sør-Trøndelag		235,0	-	-	-	-	-	-	71,0	-	142,0	-	22,0	-	235,0	-	-	-	
<b>Sum</b>				<b>537,6</b>	<b>-</b>	<b>8,0</b>	<b>-</b>	<b>44,9</b>	<b>-</b>	<b>56,6</b>	<b>-</b>	<b>106,0</b>	<b>-</b>	<b>263,4</b>	<b>-</b>	<b>58,7</b>	<b>-</b>	<b>537,6</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	

Mill 2018-kr

Miljøtiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E6 Støytiltak etter forurensningsforskriften	S	Oppland		2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	2,5	-	-	-		
E6 Rehabilitering av støyskjerm ved Kleiva, Starveien	S	Oslo		23,0	-	-	-	23,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,0	-	-	-		
E6, Rv 4, Rv 163, Rv 150 Støytiltak på boliger med innendørs støynivå over 42 dB rute 6a i Oslo	S	Oslo		7,0	-	-	-	4,0	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	7,0	-	-	-		
E6 Kulturminne - Chaussen Borgenestet vegmiljø	A	Oppland		2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	2,0	-	-	-		
E6 Kongevegen over Dovrefjell - Dovre bygdakirke - Ateigen	A	Oppland		0,2	-	-	-	-	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	0,2	-	-	-		
E6 Kongevegen Dovrefjell, Ateigen – Hardbakken - Fokstugu	A	Oppland		5,0	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-		
E6 Kongevegen Dovrefjell . Dovregubben - Hjerkin fjellstue	A	Oppland		0,2	-	-	-	-	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	0,2	-	-	-		
Rute 6A Støytiltak på boliger med innendørs støynivå over 42 dB	S	Akershus		3,0	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-		
E6 Tiltak mot støy 6a	S	Sør-Trøndelag		31,0	-	-	-	-	-	-	-	25,0	-	6,0	-	-	-	31,0	-	-	-		
E6 Grillstadunnelen, rensing av vann	V	Sør-Trøndelag		4,0	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	-	-	-	-	4,0	-	-	-		
E6 Trondhemske Kongevei over Dovrefjell	K	Sør-Trøndelag		13,0	-	2,0	-	2,0	-	5,0	-	4,0	-	-	-	-	-	13,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				<b>90,9</b>	<b>-</b>	<b>2,0</b>	<b>-</b>	<b>29,0</b>	<b>-</b>	<b>13,4</b>	<b>-</b>	<b>36,0</b>	<b>-</b>	<b>6,0</b>	<b>-</b>	<b>4,5</b>	<b>-</b>	<b>90,9</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>		

Mill 2018-kr

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E6 Kollektivterminal Otta	K	Oppland		11,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,0	-	-	-	11,0	-	-	-		
E6 Kollektivterminal Dombås	K	Oppland		16,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,0	-	-	-	16,0	-	-	-		
Rv4 Kollektivgate Gjøvik del 1	F	Oppland		20,0	-	-	-	20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,0	-	-	-		
E6 Brumunddal skystasjon	K	Hedmark	x	6,0	-	6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				<b>53,0</b>	<b>-</b>	<b>6,0</b>	<b>-</b>	<b>20,0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>27,0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>53,0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>		

Mill 2018-kr

Servicetiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E6 Kjettingplass sørgående Dove	A	Oppland		2,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-		
E6 Krekke rasteplass	R	Oppland	x	12,0	-	12,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,0	-	-	-		
E6 Oppdal, døgnhvileplass	D	Sør-Trøndelag		5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	5,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				19,0	-	12,0	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	5,0	-	19,0	-	-	-		

Mill 2018-kr

Fornyning	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E6 nord Utskifting av midtrekkverk Oslo	M	Oslo		137,4	-	-	-	-	-	-	-	13,4	-	51,1	-	72,9	-	137,4	-	-	-		
Utbedring av tunneler	T	Oslo,Akershus,Oppl		622,00	-	25,00	-	5,00	-	112,00	-	36,00	-	-	-	24,00	-	202,00	-	420,0	-		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
<b>Sum</b>				759,4	-	25,0	-	5,0	-	112,0	-	49,4	-	51,1	-	96,9	-	339,4	-	420,0	-		

Mill 2018-kr

Planlegging	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Planlegging rute 6a	P	Oslo, Akershus, Hed		382,6	-	79,0	-	58,1	-	65,1	-	52,8	-	66,5	-	61,1	-	382,6	-	-	-		
Planlegging rute 6a	P	Sør-Trøndelag	x	125,0	-	20,0	-	19,0	-	23,0	-	23,0	-	15,0	-	25,0	-	125,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				507,6	-	99,0	-	77,1	-	88,1	-	75,8	-	81,5	-	86,1	-	507,6	-	-	-		

Mill 2018-kr

Grunnerverv	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Grunnerverv rute 6a	G	Oslo,Akershus,Hedr		121,0	-	-	-	58,0	-	44,0	-	8,0	-	9,0	-	2,0	-	121,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				121,0	-	-	-	58,0	-	44,0	-	8,0	-	9,0	-	2,0	-	121,0	-	-	-		

Vedlikehold av riksveger	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Utbedring av tunneler	T	Oslo og Oppland		226,0		22,0				51,0		82,0		71,0				226,0					
E6 Rehabilitering av støyskjerm Teisenkrysset	M	Oslo		18,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,0	-	18,0	-	-	-	-	
Rv 4 Rehabilitering av støyskjerm Trondheimsveien	M	Oslo		3,0	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	
Rv 150 Rehabilitering av støyskjerm ved Smedstad	M	Oslo		6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	6,0	-	-	-	-	
Rv 150 Rehabilitering av støyskjerm ved Nydalen	M	Oslo		6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	6,0	-	-	-	-	
E6 Rehabilitering av støyskjerm ved Høybråten	M	Oslo		29,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29,0	-	-	-	29,0	-	-	-	-	
E6 Rehabilitering av støyskjerm ved Karihaugen med forlengelse	M	Oslo		9,0	-	-	-	9,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,0	-	-	-	-	
Rv 4 Rehabilitering av støyskjerm Sinsen-Bjerke	M	Oslo		37,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37,0	-	-	-	37,0	-	-	-	-	
Rv 163 Rehabilitering av støyskjerm ved Grorud	M	Oslo		8,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,0	-	8,0	-	-	-	-	
Rv 150 Rehabilitering støyskjerm ved Ris skole	M	Oslo		3,0	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	
E6 Jessheim- Mogreina- Utskifting av betongdekke og rekkverk	V	Akershus		235,0	-	-	-	90,0	-	145,0	-	-	-	-	-	-	-	235,0	-	-	-	-	
Rv 150 Utbedring av kulvert i Hoffselva	M	Oslo		0,2	-	-	-	-	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	0,2	-	-	-	-	
E16 Økritunnelen- Rensebasseng	M	Akershus		2,7	-	-	-	-	-	2,7	-	-	-	-	-	-	-	2,7	-	-	-	-	
Rv 191 Utbedring av bru 03-0325 rv 191 Tvetenveien over E6 nord	B	Oslo		2,5	-	-	-	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-	-	
E6 Utbedring av bru 03-0280 Ytre Ringvei over E6 nord	B	Oslo		1,5	-	-	-	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-	-	
E6 Utbedring av bru 93-0650 Lodalsbru utgående	B	Oslo		1,5	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-	-	
E6 Utbedring av bru 93-0649 Lodalsbru inngående	B	Oslo		1,5	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-	-	
E6 Støyskjerm Ullensaker	M	Akershus		13,5	-	-	-	-	-	13,5	-	-	-	-	-	-	-	13,5	-	-	-	-	
E6 Støyskjerm nord for Skedsmovollen	M	Akershus		9,5	-	-	-	-	-	-	-	9,5	-	-	-	-	-	9,5	-	-	-	-	
E6 Kantdragere på Arteid og Leirbruene	B	Akershus		25,5	-	-	-	25,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,5	-	-	-	-	
E6 Tunnel elektro	T	Sør-Trøndelag		2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	2,0	-	-	-	-	
E6 Klæbuevegen, utbedring kulvert	B	Sør-Trøndelag		3,0	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	
E6 Veglyss	M	Sør-Trøndelag		35,0	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	10,0	-	15,0	-	35,0	-	-	-	-	
E6 Rekkverk	M	Sør-Trøndelag		25,0	-	-	-	-	-	10,0	-	15,0	-	-	-	-	-	25,0	-	-	-	-	
E6 Fjellsikring	A	Sør-Trøndelag		16,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,0	-	7,0	-	16,0	-	-	-	-	
E6 Skilt	M	Sør-Trøndelag		8,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	6,0	-	-	-	8,0	-	-	-	-	
E6 Murer	B	Sør-Trøndelag		7,0	-	-	-	7,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	-	-	-	-	
E6 Støyskjerm	M	Sør-Trøndelag		6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	6,0	-	-	-	-	
Rv706 Tunnel elektro	T	Sør-Trøndelag		22,0	-	-	-	8,0	-	14,0	-	-	-	-	-	-	-	22,0	-	-	-	-	
Rv706 Tunnel stabilitet-, vann- og frostsikring	T	Sør-Trøndelag		4,0	-	-	-	2,0	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	-	-	-	
Rv706 Skilt	M	Sør-Trøndelag		4,0	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	-	-	-	-	4,0	-	-	-	-	
Rv706 Bevegelig bruer	B	Sør-Trøndelag		11,0	-	11,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,0	-	-	-	-	
<b>Sum</b>				<b>781,4</b>	<b>-</b>	<b>33,0</b>	<b>-</b>	<b>148,5</b>	<b>-</b>	<b>244,4</b>	<b>-</b>	<b>125,5</b>	<b>-</b>	<b>162,0</b>	<b>-</b>	<b>68,0</b>	<b>-</b>	<b>781,4</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	



## Rute 6b Rv 3 Kolomoen – Ulsberg med tilknytninger

### Kort om ruten

Rute 6b omfatter rv 3 fra kryss med E6 på Kolomoen i Hedmark til kryss med E6 på Ulsberg i Sør-Trøndelag. Ruten har en tilknytning. Dette er rv 25 fra Hamar sentrum til kryss med rv 3 på Ånestad. Den totale lengden til rute 6b er om lag 310 km.

### Konseptvalgutredninger med ekstern kvalitetssikring (KVU/KS1)

*KVU for E6 Oppland grense – Jaktøya/Melhus og rv 3 Hedmark grense – Ulsberg*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2012. Tofelts veg med vegbredde 8,5 m skal legges til grunn for videre planlegging.

### Økonomiske rammer for perioden 2018–2023 (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>511</b>	
<b>Programområdetiltak</b>	<b>872</b>	
- Utbedringstiltak	635	-
- Tilrettelegging for gående og syklende	34	
- Trafikksikkerhetstiltak	166	
- Miljøtiltak	2	
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	11	
- Servicetiltak	24	
<b>Fornyelse</b>		
<b>Planlegging</b>	<b>65</b>	
<b>Grunnerverv</b>	<b>8</b>	
<b>Post 30 Riksveginvesteringer</b>	<b>1 456</b>	<b>0</b>

### Prioriteringer på ruten

#### Perioden 2018–2023

I første seksårsperiode settes det av statlige midler til gjennomføring av det vedtatte OPS-prosjektet rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet i Hedmark, jf. Prop. 45 S (2016–2017). Prosjektet omfatter bygging av om lag 27 km ny riksveg, hvorav 16 km som firefelts veg og om lag 11 km som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Forberedende arbeider, en del tiltak på lokalvegnettet, grunnerverv og Statens vegvesens kostnader til prosjektorganisasjon finansieres over post 30. For øvrig finansieres prosjektet over post 29.

## Handlingsprogram 2018–2023 (2029)

### Rute 6b Rv 3 Kolomoen – Ulsberg med tilknytninger

Post 30 Store prosjekt	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029	
		statlige midler			annen	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen
		18-23	24-29	sum																						
Rv 3/25 Ommangsvollen - Grundset/ Basthjørnet (ekskl OPS-kontrakten)	x	512		512		511		511			200		200		111						511				511	
<b>Sum</b>		512		512		511		511			200		200		111						511				511	

Mill 2018-kr

Utbedringstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
				Rv 3 Søkunna bru - Evenstad bru	U	Hedmark	x	32,4	-	-	-	32,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rv 3 Ny Steia bru med tilstøtende veg, Alvdal	B	Hedmark	x	2,9	-	2,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,9	-	-	-
Rv 3 Utbedringsstrekning Østerdalen	A	Hedmark		600,0	-	-	-	48,2	-	66,7	-	129,8	-	239,0	-	116,3	-	600,0	-	-	-
<b>Sum</b>				<b>635,3</b>	<b>-</b>	<b>2,9</b>	<b>-</b>	<b>80,6</b>	<b>-</b>	<b>66,7</b>	<b>-</b>	<b>129,8</b>	<b>-</b>	<b>239,0</b>	<b>-</b>	<b>116,3</b>	<b>-</b>	<b>635,3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Mill 2018-kr

Tilrettelegging for gående og syklende	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
				Rv25 Hamar, Vangsvegen X fv. 77 Ringgt - X kv. Åkersvåkvn.	O	Hedmark		32,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32,0	-
Rv 3 Skurlaget - Alvdal u.skole	G	Hedmark	x	1,5	-	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-
<b>Sum</b>				<b>33,5</b>	<b>-</b>	<b>1,5</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>32,0</b>	<b>-</b>	<b>33,5</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Mill 2018-kr

Trafikksikkerhetstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv3 Alvdal - Steia, arm rv. 3, tilskudd	A	Hedmark	x	8,0	-	-	-	-	-	-	-	8,0	-	-	-	-	-	8,0	-	-	-	-	
Rv3 Motrøa - Lonåsen	U	Hedmark		10,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,9	-	10,9	-	-	-	-	
Rv3 Tunfoss - Sør-Trøndelag grense	U	Hedmark		36,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,5	-	20,0	-	36,5	-	-	-	-	
Rv25 Ridabu - Tønset	U	Hedmark		1,3	-	-	-	-	-	-	-	1,3	-	-	-	-	-	1,3	-	-	-	-	
Rv3 Grundset - Åsta	U	Hedmark		14,2	-	-	-	-	-	-	-	7,2	-	7,0	-	-	-	14,2	-	-	-	-	
Rv3 Rena - Lappland	U	Hedmark		4,1	-	-	-	-	-	4,1	-	-	-	-	-	-	-	4,1	-	-	-	-	
Rv3 Strand krk. - Fjell	U	Hedmark		3,5	-	-	-	-	-	3,5	-	-	-	-	-	-	-	3,5	-	-	-	-	
Rv3 Lappland - Strand krk.	U	Hedmark		4,1	-	-	-	-	-	4,1	-	-	-	-	-	-	-	4,1	-	-	-	-	
Rv3 Lonåsen - Tunfoss	U	Hedmark		5,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,9	-	-	-	5,9	-	-	-	-	
Rv3 Imsroa - Stai	U	Hedmark		5,3	-	-	-	-	-	-	-	5,3	-	-	-	-	-	5,3	-	-	-	-	
Rv3 Stai - Nordstumo	U	Hedmark		3,8	-	-	-	-	-	-	-	3,8	-	-	-	-	-	3,8	-	-	-	-	
Rv3 Nordstumo - Bjøråneset	U	Hedmark		12,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,6	-	12,6	-	-	-	-	
Rv3 Atna S - Atna N	U	Hedmark		24,2	-	24,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,2	-	-	-	-	
Rv3 Alvdal N - Steimoen	U	Hedmark		0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,7	-	0,7	-	-	-	-	
Rv3 Steimoen - Motrøa	U	Hedmark		2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,6	-	2,6	-	-	-	-	
Rv3 Variabel informasjonsskilt for trafikkberedskap	A	Hedmark		5,5	-	-	-	-	-	5,5	-	-	-	-	-	-	-	5,5	-	-	-	-	
Rv3 Skurlaget - Alvdal S	U	Hedmark		0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-	0,3	-	-	-	-	
Rv3 Hedmark grense-Nåverdalsbrua	U	Sør-Trøndelag	x	7,8	-	7,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,8	-	-	-	-	
Rv3 Innsetlia	M	Sør-Trøndelag		70,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,0	-	15,0	-	-	-	55,0	
<b>Sum</b>				221,2	-	32,0	-	-	-	17,2	-	25,6	-	29,7	-	61,8	-	166,2	-	-	-	55,0	

Mill 2018-kr

Miljøtiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Støytiltak	S	Hedmark		0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-	0,5	-	-	-	-	
Rv3 Koppangshammaren, Kongevegen	A	Hedmark		1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	1,0	-	-	-	-	
<b>Sum</b>				1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-	1,5	-	-	-	-	

Mill 2018-kr

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 25 Hamar skystasjon, fase 1	K	Hedmark	x	5,0	-	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-		
Rv 25 Utbedring av holdeplasser, Åker-Vang S	H	Hedmark		6,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,4	-	6,4	-	-	-	
<b>Sum</b>				11,4	-	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,4	-	11,4	-	-	-		

Mill 2018-kr

Servicetiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 3 Bjøråa hovedrasteplass	R	Hedmark	x	18,8	-	18,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,8	-	-	-		
Rv 3 Rasteplass Hovda, Amot	R	Hedmark		5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-	5,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				23,8	-	18,8	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-	23,8	-	-	-		

Mill 2018-kr

Planlegging	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Planlegging rute 6b	P	Hedmark		60,0	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	60,0	-	-	-		
Planlegging rute 6b	P	Sør-Trøndelag	x	5,0	-	-	-	1,0	-	1,0	-	1,0	-	1,0	-	1,0	-	5,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				65,0	-	10,0	-	11,0	-	11,0	-	11,0	-	11,0	-	11,0	-	65,0	-	-	-		

Mill 2018-kr

Grunnerverv	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Grunnerverv rute 6b	G	Hedmark		7,9	-	-	-	0,8	-	1,2	-	1,5	-	2,1	-	2,3	-	7,9	-	-	-		
<b>Sum</b>				7,9	-	-	-	0,8	-	1,2	-	1,5	-	2,1	-	2,3	-	7,9	-	-	-		

Vedlikehold av riksveger	Tilslagskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 3 Utbedringsstrekning Østerdalen	V	Hedmark		272,2	-	-	-	49,0	-	24,2	-	51,0	-	96,0	-	52,0	-	272,2	-	-	-
Rv3 Veglys	M	Sør-Trøndelag		6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-	6,0	-	-	-
Rv3 Rekkverk	M	Sør-Trøndelag		7,0	-	-	-	-	-	-	-	7,0	-	-	-	-	-	7,0	-	-	-
Rv3 Skilt	M	Sør-Trøndelag		2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	2,0	-	-	-
<b>Sum</b>				287,2	-	-	-	49,0	-	24,2	-	58,0	-	104,0	-	52,0	-	287,2	-	-	-

## Rute 6c Rv 15 Otta – Måløy

### Kort om ruten

Rute 6c omfatter rv 15 fra kryss med E6 på Otta i Oppland og over Strynefjellet til havna i Måløy i Sogn og Fjordane. Den totale lengden til rute 6c er om lag 260 km.

### Konseptvalgutredninger med ekstern kvalitetssikring (KVU/KS1)

#### *KVU for rv 15 Strynefjellet*

KVU ble utarbeidet i 2012. KS1 pågår. Det er bedt om tilleggsutredninger. Det er utredet både utbedring av eksisterende tunneler, bygging av nye tunneler i eksisterende korridor og bygging av nye tunneler i andre korridorer.

### Økonomiske rammer for perioden 2018–2023 (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>		
<b>Programområdetiltak</b>	<b>167</b>	
- Utbedringstiltak	43	
- Tilrettelegging for gående og syklende	3	
- Trafikksikkerhetstiltak	96	
- Miljøtiltak	7	
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	12	
- Servicetiltak	6	
<b>Fornyelse</b>	<b>199</b>	
<b>Planlegging</b>	<b>76</b>	
<b>Grunnerverv</b>	<b>6</b>	
<b>Post 30 Riksveginvesteringer</b>	<b>448</b>	<b>0</b>
<b>Post 31 Skredsikring riksveg</b>	<b>11</b>	<b>0</b>

# Handlingsprogram 2018–2023 (2029)

## Rute 6c Rv 15 Otta – Måløy

Mill 2018-kr

Post 31	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029		
		statlige midler			annen	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	
		18-23	24-29	sum	fin																						
Mindre skredsikringstiltak																											
Rv 13 Dårflåt						11		11												11							11
<b>Sum</b>						<b>11</b>		<b>11</b>											<b>11</b>							<b>11</b>	



Mill 2018-kr

Utbedringstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 15 Måløybrua, barriere mot skipspåkøyrse	B	Sogn og Fjordane		30,5	-	-	-	5,0	-	25,5	-	-	-	-	-	-	-	30,5	-	-	-		
Rv 15 Stårheim, breiddeutviding	U	Sogn og Fjordane		1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,6	-	1,6	-	-		
Rv 15 Brunsvik-Almenningen	U	Sogn og Fjordane		11,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,1	-	11,1	-	-		
<b>Sum</b>				43,2	-	-	-	5,0	-	25,5	-	-	-	-	-	12,7	-	43,2	-	-	-		

Mill 2018-kr

Tilrettelegging for gående og syklende	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv15 Tiltak etter GS-inspeksjoner Lalm - Bismo	I	Oppland		1,7	-	-	-	-	-	-	-	1,7	-	-	-	-	-	1,7	-	-	-		
Rv 15 GS-inspeksjon tiltak Sfj.	I	Sogn og Fjordane		1,3	-	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,3	-	-	-		
<b>Sum</b>				3,0	-	1,3	-	-	-	-	-	1,7	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-		

Mill 2018-kr

Trafikksikkerhetstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 15 Kryssutbedring Randen	X	Oppland		28,0	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	18,0	-	-	-	28,0	-	-	-		
Rv 15 - Belysning av gangfelt	A	Oppland		3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	3,0	-	-	-		
Rv 15 Tiltak mot utforkjøringsulykker - sikring av installasjoner	U	Oppland		3,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,6	-	3,6	-	-	-		
Rv 15 Lom - Bruvoll - Tiltak mot utforkjøringsulykker	U	Oppland		15,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,0	-	15,0	-	-	-		
Rv 15 Veglys Dønnfoss	A	Oppland		1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	1,5	-	-	-		
Rv 15 Veglys Geirangerkrysset - Oppjostunnelen	A	Oppland		2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	2,0	-	-	-		
Rv 15 Tiltak mot utforkjøringsulykker i Sogn og Fjordane	U	Sogn og Fjordane		47,2	-	4,0	-	5,0	-	4,0	-	3,0	-	9,0	-	18,2	-	43,2	-	4,0	-		
<b>Sum</b>				100,3	-	4,0	-	5,0	-	4,0	-	13,0	-	27,0	-	43,3	-	96,3	-	4,0	-		

Mill 2018-kr

Miljøtiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 15 Oppgradering miljøgate Stryn	M	Sogn og Fjordane		30,0	-	0,5	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	4,2	-	6,7	-	23,3	-		
<b>Sum</b>				30,0	-	0,5	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	4,2	-	6,7	-	23,3	-		

Mill 2018-kr

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 15 Kollektivterminal Lom	K	Oppland		8,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,5	-	-	-	8,5	-	-	-		
Rv 15 Busslomme Ytreide	H	Sogn og Fjordane	x	1,2	-	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	-	-	-		
Rv 15 Sogn og Fjordane, haldeplassar	H	Sogn og Fjordane		2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	2,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				11,7	-	1,2	-	-	-	-	-	-	-	8,5	-	2,0	-	11,7	-	-	-		

Mill 2018-kr

Servicetiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 15 Rasteplass Billingen	R	Oppland		4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	4,0	-	-	-		
RV 15 Kjettingplass Dønnfoss sørgående	A	Oppland		2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	2,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	6,0	-	-	-		

## Mill 2018-kr

Fornyng	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Utbedring av tunneler	T	Oppland		27,00	-	-	-	-	-	-	-	27,00	-	-	-	-	-	27,00	-	-	-
Rv 15 Stårheim bru	B	Sogn og Fjordane		29,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,6	-	27,7	-	29,3	-	-	-
Rv 15 Bjørhøve bru	B	Sogn og Fjordane		54,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,7	-	1,7	-	-	52,9
Rv 15 Oppjøs-, Grasdal- og Ospelitunnelane	T	Sogn og Fjordane		236,6	-	-	-	21,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21,4	-	-	215,2
Rv 15 Hjelletunnelen	T	Sogn og Fjordane		49,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	17,9	-	47,9	-	-	1,1
Rv 15 Enkeltunnelen	T	Sogn og Fjordane		15,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,6	-	-	-	14,6	-	-	0,7
Rv 15 Vindfylletunnelen	T	Sogn og Fjordane		21,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,8	-	-	-	20,8	-	-	0,6
Rv 15 Krokabergtunnelen	T	Sogn og Fjordane		14,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,7	-	13,7	-	-	0,6
Rv 15 Brunsviktunnelen	T	Sogn og Fjordane		23,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22,5	-	22,5	-	-	1,0
<b>Sum</b>				471,0	-	-	-	21,4	-	-	-	27,0	-	67,0	-	83,5	-	198,9	-	-	272,0

## Mill 2018-kr

Planlegging	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Planlegging rute 6c	P	Oppland		10,0	-	3,0	-	2,0	-	1,0	-	1,0	-	2,0	-	1,0	-	10,0	-	-	-
Planlegging rute 6c	P	Sogn og Fjordane		66,0	-	1,0	-	5,0	-	10,0	-	15,0	-	17,0	-	18,0	-	66,0	-	-	-
<b>Sum</b>				76,0	-	4,0	-	7,0	-	11,0	-	16,0	-	19,0	-	19,0	-	76,0	-	-	-

Grunnerverv	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Grunnerverv rute 6c	G	Oppland		0,7	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-	0,3	-	0,3	-	0,7	-	-	0,0
Grunnerverv rute 6c	G	Sogn og Fjordane		5,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	2,0	-	2,0	-	5,0	-	-	-
<b>Sum</b>				5,7	-	-	-	-	-	-	-	1,1	-	2,3	-	2,3	-	5,7	-	-	0,0

Vedlikehold av riksveger	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 15 Opplystunnelen	T	Sogn og Fjordane		14,3	-	14,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,3	-	-	-
Rv 15 Maurstad	B	Sogn og Fjordane		6,5	-	1,1	-	1,1	-	1,1	-	1,1	-	1,1	-	1,1	-	6,5	-	-	-
Rv 15 Haus	B	Sogn og Fjordane		16,2	-	2,7	-	2,7	-	2,7	-	2,7	-	2,7	-	2,7	-	16,2	-	-	-
<b>Sum</b>				37,0	-	18,1	-	3,8	-	3,8	-	3,8	-	3,8	-	3,8	-	37,0	-	-	-

## Rute 6d E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger

### Kort om ruten

Rute 6d omfatter E136 fra kryss med E6 på Dombås til Ålesund sentrum. Ruten har en tilknytning. Dette er rv 658 til Ålesund lufthavn Vigra. Den totale lengden til rute 6d er om lag 170 km. Rutens lengde er ekskl. strekningen E39 Kjelbotn – Breivika (48 km) som er felles med rute 4b.

### Konseptvalgutredninger med ekstern kvalitetssikring (KVU/KS1)

#### *KVU for Ålesund*

Se omtale under rute 4a.

### Økonomiske rammer for perioden 2018–2023 (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>1 620</b>	<b>1 160</b>
<b>Programområdetiltak</b>	<b>227</b>	<b>20</b>
- Utbedringstiltak	104	20
- Tilrettelegging for gående og syklende	26	
- Trafikksikkerhetstiltak	61	
- Miljøtiltak	27	
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	3	
- Servicetiltak	6	
<b>Fornyelse</b>	<b>520</b>	
<b>Planlegging</b>	<b>50</b>	
<b>Grunnerverv</b>	<b>1</b>	
<b>Post 30 Riksveginvesteringer</b>	<b>2 418</b>	<b>1 180</b>
<b>Post 31 Skredsikring riksveg</b>	<b>61</b>	<b>0</b>

### Prioriteringer på ruten

#### Perioden 2018–2023

I første seksårsperiode legges det opp til å gjennomføre prosjektet E136 Stuguflåten – Rødstøl i Oppland og Møre og Romsdal. Det legges også opp til å starte byggingen av prosjektene E136 Flatmark – Monge – Marstein og E136 Breivika – Lerstad, begge i Møre og Romsdal. Prioritering av E136 Breivika – Lerstad er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet gjennom den planlagte Bypakke Ålesund.

Innenfor skredsikring (post 31) settes det av midler til å fullføre prosjektet E136 Dølsteinfonna og Fantebrauta i Møre og Romsdal. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2018.

Ved Stortingets behandling av Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* ba et flertall i transport- og kommunikasjonskomiteen om at Samferdselsdepartementet vurderer om det er mulig å finne en løsning forbi Veblungsnes innenfor den statlige rammen som er satt av til E136 Romsdalen. Statens vegvesen vil vurdere et opplegg for delvis bompengefinansiering av en omlegging av E136 forbi Veblungsnes. Et eventuelt statlig bidrag til prosjektet forutsetter imidlertid kostnadsreduksjoner på prosjektene E136 Stuguflåten – Rødstøl og E136 Flatmark – Monge – Marstein.

#### E136 Stuguflåten – Rødstøl

Prosjektet omfatter en strekning med bratte stigninger og krappe kurver mellom Rødstøl i Rauma kommune og Stuguflåten i Lesja kommune. Store kjøretøyer kan ha problemer med å komme opp bakkene mot Stuguflåten, særlig vinterstid. Dette har ført til at vegen er blitt blokkert. Prosjektet omfatter en lengde på om lag 4,8 km hvorav bygging av trefelts veg på om lag 4,3 km. Vegen legges i eksisterende trasé, men med utretting av kurver. Det vil bli etablert gang- og sykkelveg på deler av strekningen.

#### E136 Flatmark – Monge – Marstein

Prosjektet omfatter ombygging av en strekning med smal og svingete veg i Rauma kommune, inkl. skredsikring. Dagens veg går også under en lav jernbaneundergang. Prosjektet omfatter en strekning på om lag 8,5 km. Det blir tilrettelagt for gående og syklende på en om lag 5 km lang strekning.

#### E136 Breivika – Lerstad

Prosjektet omfatter utbygging av dagens veg til firefelts veg på en om lag 4 km lang strekning med kollektiv/sambruksfelt i Ålesund kommune. Mesteparten av strekningen er planlagt i tunnel/kulvert.

### **Perioden 2024–2029**

I siste seksårsperiode fullføres prosjektene E136 Flatmark – Monge – Marstein og E136 Breivika – Lerstad. Det legges også til grunn statlige midler som bidrag til andre riksvegprosjekter innenfor den planlagte Bypakke Ålesund.

## Handlingsprogram 2018–2023 (2029)

### Rute 6d E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger

Post 30 Store prosjekt	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029		
		statlige midler			annen	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	
		18-23	24-29	sum																							
E136 Stuguflaten - Rødstøl, krabbefelt		663		663		660		660					50		250		270		90		660					660	
E136 Flatmark - Monge - Marstein		765	204	969		970		970						70		320		370		760			210		970		
E136 Brevika - Lerstad		204	204	408	1 428	410	1 430	1 840					10		210		500	200	440	200	1 160	210	270	410	1 430		
E136 Bypakke Ålesund				163	163																		160		160		
<b>Sum</b>		<b>1 632</b>	<b>571</b>	<b>2 203</b>	<b>1 428</b>	<b>2 040</b>	<b>1 430</b>	<b>3 470</b>					<b>50</b>	<b>10</b>	<b>320</b>	<b>210</b>	<b>590</b>	<b>500</b>	<b>660</b>	<b>440</b>	<b>1 620</b>	<b>1 160</b>	<b>580</b>	<b>270</b>	<b>2 200</b>	<b>1 430</b>	

Mill 2018-kr

Post 31	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029	
		statlige midler			annen	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen
		18-23	24-29	sum																						
E136 Dølsteinfonna og Fantebrauta	x	46		46		25		25	15		10										26				26	
Mindre skredsikringstiltak																	10		25		35				35	
E136 Sæterbøfonna						34		34																		
<b>Sum</b>		<b>46</b>		<b>46</b>		<b>59</b>		<b>59</b>	<b>15</b>		<b>10</b>					<b>10</b>		<b>25</b>		<b>61</b>				<b>61</b>		

Mill 2018-kr

Mill 2018-kr

Utbedringstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E136 Kurveutbedring og ny bru Jora	B	Oppland		74,0	-	-	-	-	-	20,0	-	54,0	-	-	-	-	-	74,0	-	-	-		
E136 Veblungsnes	A	Møre og Romsdal		40,0	160,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	20,0	30,0	20,0	10,0	140,0	
<b>Sum</b>				114,0	160,0	-	-	-	-	20,0	-	54,0	-	-	-	30,0	20,0	104,0	20,0	10,0	140,0		

Mill 2018-kr

Tilrettelegging for gående og syklende	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 658 Gjesund-Røysa, refusjon	G	Møre og Romsdal	x	25,5	-	25,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,5	-	-	-		
<b>Sum</b>				25,5	-	25,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,5	-	-	-		

Mill 2018-kr

Trafikksikkerhetstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E136 Tiltak mot utforkjøringsulykker - sikring av installasjoner	U	Oppland		5,5	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	5,5	-	-	-		
E136 Bjørli - Møre og Romsdal grense - Tiltak mot utforkjøringsulykker	U	Oppland		5,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,2	-	5,2	-	-	-		
E136 Romsdalen, kontrollstasjon, restfinansiering	A	Møre og Romsdal	x	10,1	-	10,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,1	-	-	-		
Rv 658 Kverve, kryssombygging	X	Møre og Romsdal		35,0	-	35,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35,0	-	-	-		
Rv 658 Ellingsøy- og Valderøytunnelene, trafikkregulering	A	Møre og Romsdal		5,0	-	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				60,8	-	53,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,7	-	60,8	-	-	-		



Mill 2018-kr

Miljøtiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E136/ Rv. 658 Tiltak mot støy 6d	S	Møre og Romsdal		5,0	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-		
Rv. 658 Ellingsøy-tunnelen, rensing av vann	V	Møre og Romsdal		15,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	10,0	-		
Rv. 658 Valderøytunnelen, rensing av vann	V	Møre og Romsdal		15,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	10,0	-		
E136 Flatmark-Skiri, vegmiljø	K	Møre og Romsdal		13,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	2,0	-		
<b>Sum</b>				48,0	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-	-	22,0	-	-	27,0	-		

Mill 2018-kr

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E136 Kollektiv Lyftingsmo	H	Oppland	x	2,5	-	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-		
<b>Sum</b>				2,5	-	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-		

Mill 2018-kr

Servicetiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E136 Raste plass Lora	R	Oppland		6,0	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-		
<b>Sum</b>				6,0	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-		

Mill 2018-kr

Fornyng	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E136 Innfjordtunnelen	T	Møre og Romsdal	x	73,0	-	60,0	-	13,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	73,0	-	-		
E136 Måndalstunnelen	T	Møre og Romsdal	x	26,0	-	18,1	-	7,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26,0	-	-		
Rv. 658 Ellingsøy-tunnelen	T	Møre og Romsdal	x	220,0	-	130,0	-	90,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	220,0	-	-		
Rv. 658 Valderøytunnelen	T	Møre og Romsdal	x	201,0	-	120,0	-	81,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	201,0	-	-		
<b>Sum</b>				520,0	-	328,1	-	191,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	520,0	-	-		

Mill 2018-kr

Planlegging	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Planlegging rute 6d	P	Oppland	x	3,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	1,0	-	1,0	-	3,0	-	-	-		
Planlegging rute 6d	P	Møre og Romsdal	x	47,0	-	9,0	-	8,0	-	8,0	-	8,0	-	7,0	-	7,0	-	47,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				50,0	-	9,0	-	8,0	-	8,0	-	9,0	-	8,0	-	8,0	-	50,0	-	-	-		

Mill 2018-kr

Grunnerverv	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Grunnerverv rute 6d	G	Oppland		0,9	-	0,1	-	-	-	0,3	-	0,5	-	-	-	0,1	-	0,9	-	-	-		
<b>Sum</b>				0,9	-	0,1	-	-	-	0,3	-	0,5	-	-	-	0,1	-	0,9	-	-	-		

Mill 2018-kr

Vedlikehold av riksveger	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E136 Tunnelutbedring	T	Møre og Romsdal		19,0	-	19,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,0	-	-	-		
E 136 Vingårdskiftet-Åse, lukket drenstiltak	D	Møre og Romsdal		6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-	6,0	-	-	-		
E 136 Moa-Ålesund, automatiske omkjøringstavler	A	Møre og Romsdal		10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	6,0	-	10,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				35,0	-	19,0	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	6,0	-	35,0	-	-	-		

## Rute 6e Rv 70 Oppdal – Kristiansund med tilknytninger

### Kort om ruten

Rute 6e omfatter rv 70 fra kryss med E6 i Oppdal til havna i Kristiansund, med tilknytning til Kvernberget lufthavn via rv 681. Den totale lengden til rute 6e er om lag 160 km. Rutens lengde er ekskl. strekningen E39 Bergsøya – Øygarden (13 km) som er felles med rute 4b.

### Konseptvalgutredninger med ekstern kvalitetssikring (KVU/KS1)

Det er ikke utarbeidet KVU for strekninger på rute 6e.

### Økonomiske rammer for perioden 2018–2023 (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>219</b>	
<b>Programområdetiltak</b>	<b>257</b>	<b>750</b>
- Utbedringstiltak	188	
- Tilrettelegging for gående og syklende	50	750
- Trafikksikkerhetstiltak		
- Miljøtiltak	14	
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming		
- Servicetiltak	5	
<b>Fornyelse</b>	<b>25</b>	
<b>Planlegging</b>	<b>34</b>	
<b>Grunnerverv</b>		
<b>Post 30 Riksveginvesteringer</b>	<b>535</b>	<b>750</b>

### Prioriteringer på ruten

#### Perioden 2018–2023

Utbygging av rv 70 Meisingset – Tingvoll i Møre og Romsdal startet i mars 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk våren 2019. Prosjektet omfatter utbedring av om lag 9 km tofelts veg.

#### Perioden 2024–2029

Innenfor skredsikring (post 31) legges det til grunn statlige midler til å gjennomføre prosjektene rv 70 Fladvaura og rv 70 Hoelsand i Møre og Romsdal. Prosjektet rv 70 Fladvaura (øvre og nedre) omfatter bygging av et skredoverbygg for å sikre to skredpunkter

med middels skredfaktor. Prosjektet rv 70 Hoelsand omfatter bygging av et skredoverbygg for å sikre et skredpunkt med middels skredfaktor.

## Handlingsprogram 2018–2023 (2029)

### Rute 6e Rv 70 Oppdal – Kristiansund med tilknytninger

Mill 2018-kr

Post 30 Store prosjekt	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029		
		statlige midler			annen fin	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	
		18-23	24-29	sum																							
Rv 70 Meisingset - Tingvoll	x	221		221		219		219	70		120		29									219				219	
<b>Sum</b>		<b>221</b>		<b>221</b>		<b>219</b>		<b>219</b>	<b>70</b>		<b>120</b>		<b>29</b>								<b>219</b>				<b>219</b>		

Mill 2018-kr

Post 31	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029	
		statlige midler			annen fin	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen
		18-23	24-29	sum																						
Rv 70 Fladvadura, øvre og nedre			153	153		150		150																150		150
Rv 70 Hoelsand			153	153		150		150																150		150
<b>Sum</b>			<b>306</b>	<b>306</b>		<b>300</b>		<b>300</b>															<b>300</b>		<b>300</b>	

Mill 2018-kr

Utbedringstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv. 70 Oppdal-Sunnalsøra	B	Møre og Romsdal/Sør Trøndelag		260,0	-	-	-	-	-	-	-	40,0	-	78,0	-	70,0	-	188,0	-	72,0	-		
<b>Sum</b>				260,0	-	-	-	-	-	-	-	40,0	-	78,0	-	70,0	-	188,0	-	72,0	-		

Mill 2018-kr

Tilrettelegging for gående og syklende	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Bypakke Kristiansund	A	Møre og Romsdal		250,0	1 000,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	150,0	50,0	600,0	50,0	750,0	200,0	250,0		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
<b>Sum</b>				250,0	1 000,0	-	-	-	-	-	-	-	-	150,0	50,0	600,0	50,0	750,0	200,0	250,0			

Mill 2018-kr

Miljøtiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv. 70 Tiltak mot støy 6e	S	Møre og Romsdal/Sør Trøndelag		4,0	-	4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	-	-		
Rv 70 Freiljørdtunnelen, rensing av vann	V	Møre og Romsdal		15,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	10,0	-	5,0	-		
<b>Sum</b>				19,0	-	4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	14,0	-	5,0	-			

## Mill 2018-kr

Servicetiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
				Rv. 70 Kristiansund, døgnhvileplass	D	Møre og Romsdal	x	5,0	-	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-
<b>Sum</b>				5,0	-	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-		

## Mill 2018-kr

Fornyng	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
				Rv. 70 Gyltunnelen	T	Møre og Romsdal	x	25,0	-	25,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,0	-
<b>Sum</b>				25,0	-	25,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,0	-	-	-		

## Mill 2018-kr

Planlegging	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
				Planlegging rute 6e	P	Møre og Romsdal/Sør-Trøndelag	x	34,0	-	7,0	-	7,0	-	5,0	-	5,0	-	5,0	-	5,0	-	34,0	-
<b>Sum</b>				34,0	-	7,0	-	7,0	-	5,0	-	5,0	-	5,0	-	5,0	-	34,0	-	-	-		

## Mill 2018-kr

Vedlikehold av riksveger	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
				Rv 70 Tunnelutbedring	T	Møre og Romsdal		26,0	-	26,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26,0	-
Rv 70 Frei, fornyng kanstein fortau/rundkjøring	V	Møre og Romsdal		4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	4,0	-	-	-		
Rv 70 Frei, forsterking/drenstiltak	D	Møre og Romsdal		3,0	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-		
Rv70 Oppdal - MR grense	M	Sør-Trøndelag		23,0	-	-	-	-	-	-	-	12,0	-	11,0	-	-	-	23,0	-	-	-		
Rv70 Oppdal - MR grense, trafikkstyring/infotavler	M	Sør-Trøndelag		10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	7,0	-	10,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				66,0	-	26,0	-	-	-	-	15,0	-	14,0	-	11,0	-	66,0	-	-	-			

## Rute 7 E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger

### Kort om ruten

Rute 7 omfatter E6 fra Ranheim øst for Trondheim til kryss med rv 80 i Fauske i Nordland. Ruten har seks tilknytninger. Av disse er fire riksvegforbindelser til Sverige: E14 Stjørdal – Storlien, rv 73 Trofors – Krutvatn, E12 Mo i Rana – Umbukta og rv 77 Størdjord – Graddis. I tillegg kommer rv 12 fra kryss med E6/E12 til Mo i Rana havn og rv 80 Fauske – Bodø. Den totale lengden til rute 7 er om lag 930 km.

E6 fra Ranheim til Åsen i Nord-Trøndelag inngår i porteføljen til Nye Veier AS. Dette utgjør 48 km.

### Konseptvalgutredninger med ekstern kvalitetssikring (KVU/KS1)

#### *KVU for transportløsning veg/bane Trondheim – Steinkjer*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2012. Videre planlegging skal ta utgangspunkt i Moderniseringskonseptet. For E6 innebærer dette at det planlegges møtefri veg med fire felt på strekningen Trondheim – Stjørdal og to/tre felt på strekningen Stjørdal – Steinkjer.

#### *KVU for rv 80 Løding – Bodø sentrum*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2012. Kombinasjonskonseptet skal legges til grunn for videre planlegging. Konseptet omfatter blant annet utvidet vegkapasitet fra Bertnes til Bodø havn, styrket kollektivtilbud, nye holdeplasser på jernbanen og tilrettelegging for sykkel og gange.

### Økonomiske rammer for perioden 2018–2023 (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>3 255</b>	<b>1 099</b>
<b>Programområdetiltak</b>	<b>1 245</b>	<b>295</b>
- Utbedringstiltak	661	130
- Tilrettelegging for gående og syklende	186	
- Trafikksikkerhetstiltak	300	160
- Miljøtiltak	15	
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	40	5
- Servicetiltak	43	
<b>Fornyelse</b>	<b>1 328</b>	
<b>Planlegging</b>	<b>182</b>	<b>40</b>
<b>Grunnerverv</b>	<b>18</b>	
<b>Post 30 Riksveginvesteringer</b>	<b>6 028</b>	<b>1 434</b>
<b>Post 31 Skredsikring riksveg</b>	<b>8</b>	<b>0</b>



## Prioriteringer på ruten

### Perioden 2018–2023

I første seksårsperiode settes det av midler til å fullføre den delvis bompengefinansierte utbyggingen av E6 på Helgeland i Nordland.

Arbeidene på utviklingskontrakten for E6 Helgeland sør, som omfatter 7 av de 9 delstrekningene mellom Nord-Trøndelag grense og Korgen, startet i mai 2017. Arbeidene på delstrekningene Kapskarmo – Brattåsen og Brattåsen – Lien, der det skal benyttes tradisjonelle konkurranseformer, forutsettes startet opp sommeren 2018. Hele prosjektet E6 Helgeland sør omfatter utbedring og noe omlegging av om lag 80 km tofelts veg mellom Nord-Trøndelag grense og Osen like sør for Korgfjellet. Arbeidene på vegutviklingskontrakten forventes fullført i 2021, mens prosjektet Kapskarmo – Brattåsen – Lien ventes åpnet for trafikk i 2022.

Arbeidene på utviklingskontrakten for E6 Helgeland nord, som i utgangspunktet omfattet ni delstrekninger mellom Korgen og Bolna, startet i 2015. Ved behandlingen av Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* gikk Stortinget inn for at regjeringen sikrer en helhetlig og sammenhengende gjennomføring av alle delstrekningene som inngår i prosjektet E6 Helgeland nord, og i samarbeid med lokale myndigheter finner en løsning i tråd med de lokale og regionale myndigheters vedtak. Rana kommune og Nordland fylkeskommune har gått inn for endringer i bompengeopplegget, slik at opsjonsstrekningene Krokstrand sentrum og Krokstrand – Bolna kan fullfinansieres med bompenger. Det legges derfor til grunn at utbyggingen av disse strekningene også blir gjennomført i første seksårsperiode. Prosjektet E6 Helgeland nord omfatter etter dette utbedring og ombygging av til sammen 62 km veg.

I tillegg settes det av midler til å fullføre utbyggingen av prosjektet rv 80 Hundstadmoen – Thallekrysset i Nordland. Utbyggingen delfinansieres med bompenger fra Bypakke Bodø. Prosjektet som ventes åpnet for trafikk sommeren 2019, omfatter bygging av 5,4 km firefelts veg med store deler i tunnel.

Bygging av tunnel gjennom Tjernfjellet på rv 77 i Nordland med ny tilknytning til E6 startet i februar 2016. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2019. Statens vegvesen legger til grunn at prosjektet fullfinansieres over post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift.

### Perioden 2024–2029

I siste seksårsperiode settes det av midler til å gjennomføre prosjektet E6 Selli – Asp i Nord-Trøndelag. Prosjektet omfatter bygging av tofelts veg. Strekningen fra Selli til kryss med rv 17 mot Namsos bygges med midtrekkverk.

På E6 i Nordland legges det til grunn midler å gjennomføre prosjektet Sørrelva – Borkamo som omfatter utbedring av en strekning med smal og svingete veg i Saltdal kommune. På

rv 80 settes det av midler til ombygging av eksisterende veg på strekningen Sandvika – Sagelva som er en ulykkesbelastet strekning mellom Fauske og Bodø i Nordland.

I Nord-Trøndelag settes det av statlige midler til forberedende arbeider og evt. anleggsstart på prosjektet E6 Åsen – Steinkjer. Prosjektet omfatter bygging av tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Dette vil bidra til å knytte Trondheim og Steinkjer, og områdene mellom, sammen til en mer integrert bo- og arbeidsmarkedsregion. I tillegg vil trafikksikkerheten bli bedret. Planleggingen av E6 vil bli samordnet med jernbanen. Prioriteringen er betinget av tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet. Det settes også av statlige midler til forberedende arbeider på prosjektet E14 Stjørdal – Meråker.

Innenfor skredsikring (post 31) legges det til grunn statlige midler til å gjennomføre prosjektet E6 Langnesberga i Nord-Trøndelag. Prosjektet omfatter bygging av tofelts veg med tunnel for å sikre en skredutsatt strekning langs Snåsavatnet. Strekningen har middels skredfaktor. I tillegg vil prosjektet føre til at en strekning med dårlig stabilitet blir utbedret.

## Handlingsprogram 2018–2023 (2029)

### Rute 7 E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger

Mill 2018-kr

Post 30 Store prosjekt	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029		
		statlige midler			annen	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	
		18-23	24-29	sum																							
E6 Helgeland sør - vegutviklingskontrakten	x																										
- store prosjekt av vegutviklingskontrakten	x	518		518		837	52	889	580	44	220	8	37									837	52			837	52
E6 Helgeland sør, strekningen Kappskarmo - Brattåsen - Lien	(x)	1 598		1 598	157	1 563	152	1 715	50	110	550	42	540		210		160		53			1 563	152			1 563	152
E6 Helgeland nord - vegutviklingskontrakten	x	523		523	2	505	32	537	445	32	60											505	32			505	32
E6 Helgeland nord, strekningen Krokstrand sentrum - Bolna	x		459	459			250	250		100		120			30								250				250
Rv 80 Hunstadmoen - Thallekrysset	x	357		357	622	351	613	964	175	260	90	140	86	213								351	613			351	613
E6 Åsen - Steinkjer (start)			724	724	612	6 200	5 500	11 700																720	610	720	610
E6 Selli - Asp			612	612		610		610																610		610	
E6 Sørrelva - Borkamo			1 020	1 020		1 020		1 020																1 020		1 020	
E14 Stjørdal - Meråker (start)			194	194		3 600		3 600																190		190	
Rv 80 Sandvika - Sagelva			306	306		310		310																310		310	
<b>Sum</b>		<b>2 997</b>	<b>3 315</b>	<b>6 312</b>	<b>1 393</b>	<b>14 996</b>	<b>6 598</b>	<b>21 594</b>	<b>1 250</b>	<b>546</b>	<b>920</b>	<b>310</b>	<b>663</b>	<b>213</b>	<b>210</b>	<b>30</b>	<b>160</b>		<b>53</b>		<b>3 256</b>	<b>1 099</b>	<b>2 850</b>	<b>610</b>	<b>6 106</b>	<b>1 709</b>	

Mill 2018-kr

Post 31	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029		
		statlige midler			annen	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	
		18-23	24-29	sum																							
E6 Langnesberga			377	377		380		380																380		380	
Mindre skredsikringstiltak																											
E6 Afåget						8		8											8			8				8	
<b>Sum</b>			<b>377</b>	<b>377</b>		<b>388</b>		<b>388</b>											<b>8</b>		<b>8</b>	<b>380</b>			<b>388</b>		

Mill 2018-kr

Utbedringstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E6 Fossland, flomsikring	A	Nord-Trøndelag		14,0	-	14,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,0	-	-	-		
E6 Helgeland sør - vegutviklingskontrakt (V/U)	U	Nordland	x	287,0	-	100,0	-	85,0	-	50,0	-	52,0	-	-	-	-	-	287,0	-	-	-		
E6 Grong-Nordland grense utbedringsstrekning	U	Nord-Trøndelag		360,0	-	-	-	5,0	-	35,0	-	170,0	-	150,0	-	-	-	360,0	-	-	-		
E6 Grennebakken (V/U)	U	Nord-Trøndelag		-	130,0	-	40,0	-	80,0	-	10,0	-	-	-	-	-	-	-	130,0	-	-		
<b>Sum</b>				661,0	130,0	114,0	40,0	90,0	80,0	85,0	10,0	222,0	-	150,0	-	-	-	661,0	130,0	-	-		

Mill 2018-kr

Tilrettelegging for gående og syklende	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E14 Stjørdal-Hegramo	G	Nord-Trøndelag		100,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,0	-	60,0	-	80,0	-	20,0	-		
E6 Sparbu-Mære, skoleveg	G	Nord-Trøndelag		17,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	7,0	-	17,0	-	-	-		
E6 Kvam-Grøtan, skoleveg	G	Nord-Trøndelag		26,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	21,0	-	24,0	-	2,0	-		
E6 Trones-Litiåsen, skoleveg	G	Nord-Trøndelag		6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	2,0	-	6,0	-	-	-		
Rv 80 G/S-veg undergang Hunstadsenteret	O	Nordland	x	47,5	-	-	-	-	-	47,5	-	-	-	-	-	-	-	47,5	-	-	-		
Tiltak etter G/S- inspeksjoner	I	Nordland		4,0	-	-	-	-	-	1,0	-	1,0	-	1,0	-	1,0	-	4,0	-	-	-		
Oppfølging evt. sykkelby	O	Nordland		6,0	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	2,0	-	-	-	6,0	-	-	-		
Rv 80 Stranda- Klungset (restfinansiering)	O	Nordland	x	1,5	-	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-		
<b>Sum</b>				208,0	-	1,5	-	-	-	48,5	-	5,0	-	40,0	-	91,0	-	186,0	-	22,0	-		

Mill 2018-kr

Trafikksikkerhetstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E6 Vintemyr	U	Nord-Trøndelag	x	21,3	-	21,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21,3	-	-	-		
E6 Vassmarka - Ronglan	M	Nord-Trøndelag	x	80,5	-	70,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	70,0	-	10,5	-		
E6 Mærekrysset, ombygging ifm. Trønderbanen	X	Nord-Trøndelag		122,0	180,0	5,0	10,0	46,0	70,0	57,0	80,0	14,0	-	-	-	-	-	122,0	160,0	-	20,0		
E6 Mulelia, akkjørselsanering	A	Nord-Trøndelag		19,0	-	19,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,0	-	-	-		
Rv 12 Vikaleira rundkjøring (refusjon)	X	Nordland	x	9,0	-	-	-	-	-	9,0	-	-	-	-	-	-	-	9,0	-	-	-		
Tiltak etter TS- inspeksjoner/UAG rute 7	I	Nordland		17,0	-	-	-	-	-	3,0	-	5,0	-	4,0	-	5,0	-	17,0	-	-	-		
E6/ Rv 80 Rognan- Bodø. Tiltak mot utforkjøringsulykker	U	Nordland		85,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22,0	-	20,0	-	42,0	-	43,0	-		
<b>Sum</b>				353,8	180,0	115,3	10,0	46,0	70,0	69,0	80,0	19,0	-	26,0	-	25,0	-	300,3	160,0	53,5	20,0		

## Mill 2018-kr

Miljøtiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E6/E14 Tiltak mot støy 7a	S	Sør-Trøndelag/Nord-Tr		3,0	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	
E6 Langneset, Mo i Rana. Støyutredning	S	Nordland		1,0	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	
E6 Mosjøen. Støyskjerming	S	Nordland		4,0	-	-	-	-	-	4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	-	-	
E6 Saltfjellvegen. Kulturminnetiltak	K	Nordland		1,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	
Rv 80 Bodø/ E6 Fauske. Støyskjerming	S	Nordland		4,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	2,0	-	-	-	-	4,0	-	-	-	
Vannforvaltning	V	Nordland		2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	2,0	-	-	-	
<b>Sum</b>				15,0	-	-	-	-	-	5,0	-	6,0	-	2,0	-	2,0	-	15,0	-	-	-	-	

## Mill 2018-kr

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E6 Mo i Rana kollektivløsning (H/K)	K	Nordland		9,0	-	-	-	-	-	-	-	9,0	-	-	-	-	-	-	9,0	-	-	-	
Rv 80 Kollektivfelt jernbanestasjonen i Bodø	F	Nordland	x	11,5	-	11,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,5	-	-	-	
Rv 80 Bypakke Bodø - samlet rest kollektivtiltak	A	Nordland	x	19,9	4,7	-	-	-	-	19,9	4,7	-	-	-	-	-	-	-	19,9	4,7	-	-	
<b>Sum</b>				40,4	4,7	11,5	-	-	-	19,9	4,7	9,0	-	-	-	-	-	40,4	4,7	-	-	-	

## Mill 2018-kr

Servicetiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E6 Snåsa, døgnhvileplass	D	Nord-Trøndelag		10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	10,0	-	-	-	
E6 / E12 Mo i Rana, døgnhvileplass	D	Nordland		6,0	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-	
E6 / Rv 77 Storjord/Saltdal turistsenter, døgnhvileplass	D	Nordland		16,5	-	-	-	-	-	16,5	-	-	-	-	-	-	-	-	16,5	-	-	-	
Oppgradering hovedrasteplasser rute 7, toaletter	R	Nordland		10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	5,0	-	-	10,0	-	-	-	
<b>Sum</b>				42,5	-	-	-	-	-	16,5	-	6,0	-	5,0	-	15,0	-	42,5	-	-	-	-	

Mill 2018-kr

Fornyng	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
				E6 Helgeland sør - vegutviklingskontrakt	V	Nordland	x	992,0	-	160,0	-	350,0	-	360,0	-	122,0	-	-	-	-	-	992,0	-
E6 Grong-Nordland grense	V	Nord-Trøndelag		90,0	-	-	-	-	-	10,1	-	20,2	-	24,8	-	34,9	-	90,0	-	-	-		
Tunneloppgradering fase 1 (E6 Finneidfjord, Nesset, Saksenvik, Kvænflåg)	T	Nordland	x	195,0	-	195,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	195,0	-	-	-		
E6 Illhøllia tunnel (del av fase 2)	T	Nordland	x	51,0	-	-	-	51,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	51,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				1 328,0	-	355,0	-	401,0	-	370,1	-	142,2	-	24,8	-	34,9	-	1 328,0	-	-	-		

Mill 2018-kr

Planlegging	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
				Sykkelbyene Steinkjer+Verdal+Levanger+Stjørdal	P	Nord-Trøndelag		20,0	40,0	-	-	-	-	-	20,0	10,0	20,0	10,0	-	-	-	20,0	40,0
Planlegging rute 7	P	Sør-Trøndelag/Nor	x	72,5	-	10,0	-	10,0	-	15,0	-	15,0	-	7,0	-	15,5	-	72,5	-	-	-		
Planlegging rute 7	P	Nordland	x	89,0	-	16,5	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	12,5	-	30,0	-	89,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				181,5	40,0	26,5	-	20,0	-	25,0	20,0	35,0	20,0	29,5	-	45,5	-	181,5	40,0	-	-		

Mill 2018-kr

Grunnerv	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
				Grunnerv rute 7	G	Nord-Trøndelag		30,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	5,0	-
Grunnerv rute 7	G	Nordland		13,0	-	-	-	3,0	-	3,0	-	2,0	-	2,0	-	3,0	-	13,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				43,0	-	-	-	3,0	-	3,0	-	2,0	-	2,0	-	8,0	-	18,0	-	25,0	-		

Vedlikehold av riksveger	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E6 Tunnel elektro	T	Sør-Trøndelag/Nord-Trøndelag		4,00	-	-	-	4,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,00	-	-	-		
E6 Tunnel stabilitet-, vann- og frostsikring	T	Sør-Trøndelag/Nord-Trøndelag		13,00	-	-	-	13,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,00	-	-	-		
E6 Veglyst	M	Sør-Trøndelag/Nord-Trøndelag		19,00	-	-	-	12,00	-	7,00	-	-	-	-	-	-	-	19,00	-	-	-		
E6 Rekkverk	M	Sør-Trøndelag/Nord-Trøndelag		12,00	-	-	-	-	-	7,00	-	5,00	-	-	-	-	-	12,00	-	-	-		
E6 Skilt	M	Sør-Trøndelag/Nord-Trøndelag		7,00	-	7,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,00	-	-	-		
E6 Murer	B	Sør-Trøndelag/Nord-Trøndelag		3,00	-	3,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,00	-	-	-		
E6 Langset- Setså, forsterkingstiltak dekke	V	Nordland		18,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,00	-	18,00	-	-	-		
Tiltak bru knyttet til trafiksikkerhet, herunder rekkverksutbedring	B	Nordland		15,00	-	-	-	-	-	5,00	-	5,00	-	5,00	-	-	-	15,00	-	-	-		
<b>Sum</b>				<b>91,00</b>	<b>-</b>	<b>10,00</b>	<b>-</b>	<b>29,00</b>	<b>-</b>	<b>19,00</b>	<b>-</b>	<b>10,00</b>	<b>-</b>	<b>5,00</b>	<b>-</b>	<b>18,00</b>	<b>-</b>	<b>91,00</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>		

## Rute 8a E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger

### Kort om ruten

Rute 8a omfatter E6 fra Fauske til Nordkjosbotn. Ruten har 9 tilknytninger: rv 827 Sætran – Kjøpsvik – Sommerset, rv 833 Harstad/Narvik lufthavn Evenes, E10 Bjørnfjell – Å, rv 83 Tjeldsundbrua – Harstad, rv 85 Lødingen – Kåringkrysset, rv 85 Gullsfjordbotn – Sortland, rv 853 Bardufoss lufthavn, E8 Nordkjosbotn – Tromsø og rv 862 Tromsø lufthavn – Breivika. Ruten omfatter også ferjesambandene E6 Bognes – Skarberget, rv 827 Drag – Kjøpsvik, rv 85 Bognes – Lødingen og rv 80 Bodø – Moskenes – Værøy – Røst. Den totale lengden til rute 8a er om lag 980 km ekskl. ferjesambandene.

### Konseptvalgutredninger med ekstern kvalitetssikring (KVU/KS1)

#### *KVU E6 for Fauske – Mørsvikbotn*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2016. For videre planlegging legges konsept 3 Bru over Leirfjorden til grunn.

#### *KVU for E6 Mørsvikbotn – Ballangen*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2013. Videre planlegging skal ta utgangspunkt i utbygging i dagens korridor med fortsatt ferje over Tysfjorden.

#### *KVU for E10/rv 85 Evenes – Sortland*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2013. Videre planlegging skal ta utgangspunkt i innkorting av strekningene Kanstabotn – Fiskfjord og Sandtorg – Evenes flyplass. Aktuelle traséer for ny kryssing av Tjeldsundet og ny veg til Evenes lufthavn skal ikke gå gjennom vernede områder.

#### *KVU for E10 Å – Fiskebøl*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2017. Videre utvikling av E10 skal ta utgangspunkt i utbedringer av eksisterende veg, ny veg forbi Lyngværffjellet og skredsikringstiltak.

#### *KVU for kryssing av Hadsselfjorden*

Arbeidet med vurdering av ulike kryssinger av Hadsselfjorden startet opp 2016.

#### *KVU for Vegpakke Harstad*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2011. Det ble besluttet at kollektiv- og gang/sykkelkonseptet med tunnel skal legges til grunn for videre planlegging. I konseptet forutsettes det at rv 83 skal være tofelts veg, med blant annet ny tunnel fra Seljestad til Sama, kryssutbedringer, styrket kollektivtilbud og tilrettelegging for sykkel og gange.

#### *KVU for vegsystemet i Tromsø*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2011. Utgangspunktet for videre planlegging er prioritering av planlegging for styrket kollektivtrafikk, parkeringsrestriksjoner, tiltak for



gående og syklende samt oppgradering av gatemiljøet i sentrum og av de mest belastede vegene. I tillegg kommer planlegging av tunnel på strekningen Breivika – Langnes.

### *KVU for vegsystemet i Tromsøregionen*

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om å utarbeide en KVU for nærmere vurdering av de ulike vegkorridorene i Tromsøområdet. Aktuelle strekninger vil være vegsystemet inn mot Tromsø fra E6 ved Olderdalen (fv 91) og vegsystemet fra Harstad via Finnsnes inn mot Tromsø (E8 og fylkesvegnettet). I KVUen skal valgt trasé for E6 Sørbotn – Laukslett legges til grunn.

### Økonomiske rammer for perioden 2018–2023 (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>2 789</b>	<b>812</b>
<b>Programområdetiltak</b>	<b>1 293</b>	<b>8</b>
- <i>Utbedringstiltak</i>	659	8
- <i>Tilrettelegging for gående og syklende</i>	118	
- <i>Trafikksikkerhetstiltak</i>	310	
- <i>Miljøtiltak</i>	36	
- <i>Kollektivtrafikktiltak og universell utforming</i>	145	
- <i>Servicetiltak</i>	26	
<b>Fornyelse</b>	<b>1 034</b>	
<b>Planlegging</b>	<b>248</b>	
<b>Grunnerverv</b>	<b>47</b>	
<b>Post 30 Riksveginvesteringer</b>	<b>5 412</b>	<b>820</b>
<b>Post 31 Skredsikring riksveg</b>	<b>8</b>	<b>0</b>

### Prioriteringer på ruten

#### Perioden 2018–2023

I første seksårsperiode settes det av statlige midler til å fullføre byggingen av Hålogalandsbrua med tilstøtende veg på E6 i Narvik kommune i Nordland. Prosjektet som ventes åpnet for trafikk i juli 2018, vil korte inn E6 med om lag 18 km.

Ombyggingen av adkomsten fra E8 til Tromsø havn, Breivika, startes opp i 2017. Prosjektet omfatter også kommunale anlegg og tiltak i tilknytning til havna. Statens vegvesen, Troms fylkeskommune, Tromsø kommune og Tromsø havn har inngått avtale om et finansieringsopplegg for prosjektet.

Det legges opp til å starte byggingen av prosjektet E6 Megården – Mørsvikbotn i Nordland. I tillegg settes det av midler til omlegging av E6 utenom Ballangen sentrum i Nordland.

Det legges opp til å starte byggingen av ny veg på strekningen Sørbotn – Laukslett på E8 inn mot Tromsø. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Det legges også opp til å starte utbyggingen av prosjektet E10/rv 85 Tjeldsund – Gullfjordbotn – Langvassbukt i Nordland og Troms. Prosjektet er forutsatt gjennomført som OPS-prosjekt over post 29, jf. Prop. 1 S (2014–2015). Statens vegvesens kostnader til forberedende arbeider, grunnerverv og byggherrekostnader m.m. finansieres over post 30. Prioriteringen av prosjektet er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

#### E6 Megården – Mørsvikbotn

Dagens veg er på 53 km og har 16 tunneler. Tunnelene og mellomliggende strekninger tilfredsstiller ikke dagens krav til sikkerhet og framkommelighet. Tunnelene på strekningen tilfredsstiller ikke kravene i tunnelsikkerhetsforskriften og er i tillegg så smale at det er vanskelig for tunge kjøretøy å møtes.

Prosjektet omfatter bygging av ny tofelts veg i helt ny trase mellom Sommerset og Mørsvikbotn i Sørfold kommune, herunder kryssing av Leirfjorden med en om lag 800 m lang hengebru. På resten av strekningen bygges E6 ut i dagens korridor med nye tunneler. Dagens tunneler stenges, med noen unntak for å opprettholde adkomsten til lokal bosetting. Det vil bli vurdert om noen av dagens tunneler kan benyttes til omkjøring ved hendelser og større vedlikehold.

Prosjektet inngår i KVU/KS1 for E6 Fauske – Mørsvikbotn som ble behandlet av regjeringen i desember 2015. Reguleringsplan ble vedtatt høsten 2016.

Nøkkeltall og virkningsberegninger:

Kostnadsanslag	8 670 mill. kr
Statlig finansiering 2018–2023	510 mill. kr
Statlig finansiering 2024–2029	8 160 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	–6 400 mill. kr
Reduksjon i samfunnets transportkostnader	2 930 mill. kr
Reduksjon i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	1 550 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	–0,37 personer
Endring i CO <sub>2</sub> -utslipp fra trafikken per år	–8 910 tonn

#### E10/rv 85 Tjeldsund – Gullfjordbotn – Langvassbukt

Prosjektet ligger i Nordland og Troms og er en del av forbindelsen mellom Lofoten/Vesterålen og E6. Vegen er en viktig næringstransportåre, blant annet for fisketransport.

Prosjektet omfatter utbygging/ombygging av til sammen 82 km veg og vil føre til at E10 fra Tjeldsund bru til Gullsfjordbotn blir kortet inn med om lag 30 km. I tillegg til strekningen Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukta på E10 omfatter prosjektet en kort strekning av rv 83 fra E10 i retning Harstad og utbedring av dagens E10 mellom Fiskfjord og Kåringen.

Prosjektet inngår i KVU/KS1 for E10/rv 85 Evenes – Sortland som ble behandlet av regjeringen i 2013. Statlig reguleringsplan ble vedtatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet i juli 2017. Den statlige reguleringsplanen omfatter en lengre strekning enn det som inngår i det forutsatte OPS-prosjektet.

Opplegget for finansiering av prosjektet som OPS-prosjekt, inkl. størrelsen på milepælsutbetalingen ved trafikkåpning og betaling for tilgjengelighet i driftsperioden, er ikke avklart. Det foreligger lokalpolitiske prinsippvedtak om delfinansiering av prosjektet med bompenger.

Nøkkeltall og virkningsberegninger:

Kostnadsanslag*	8 570 mill. kr
Statlig finansiering 2018–2023*	4 500 mill. kr
Statlig finansiering 2024–2029*	3 050 mill. kr
Annen finansiering 2018–2029*	1 020 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	–4 410 mill. kr
Reduksjon i samfunnets transportkostnader	4 490 mill. kr
Reduksjon i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	2 650 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	–0,50 personer
Endring i CO <sub>2</sub> -utslipp fra trafikken per år	–7 270 tonn

\* Kostnadsanslag og finansieringsplan forutsatt gjennomført som et «tradisjonelt» prosjekt. Kostnader og opplegg for finansiering som OPS-prosjekt er ikke avklart.

### E8 Sørbotn – Laukslett

E8 ved Ramfjorden er en ulykkesutsatt strekning i et tettbygd område. Prosjektet omfatter bygging av ny tofelts veg med midtrekkverk og forbi kjøringfelt i ny trase på østsiden av Ramfjorden i Tromsø kommune. Endelig valg av trase ble avklart sommeren 2015 gjennom Kommunal- og moderniseringsdepartementets behandling av innsigelsene mot Tromsø kommunes kommunedelplan. Østre trase legges etter dette til grunn. Arbeidet med reguleringsplan pågår, og det er fortsatt knyttet stor usikkerhet til kostnadsoverslaget.

### **Perioden 2024–2029**

I siste seksårsperiode fullføres prosjektene E6 Megården – Møsvikbotn, E8 Sørbotn – Laukslett og E10/rv 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukta.

I Nordland legges det til grunn midler til utbedring av E6 sør for Kråkmofjellet samt bygging av tunnel på E6 i Ulsvågskaret. I tillegg settes det av midler til å starte utbedring av E10 fra Fiskebøl til Nappstraumen.

Det legges til grunn statlige midler til å gjennomføre prosjektet rv 862 Tverrforbindelsen i Troms. Prosjektet omfatter bygging av tunnel mellom Breivika og Langnes i Tromsø til erstatning for dagens veg som har dårlig framkommelighet vinterstid på grunn av sterk stigning. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg med delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet gjennom en ny bypakke for Tromsø.

Innenfor skredsikring (post 31) er det lagt til grunn midler til utbedring av E10 på strekningen Nappstraumen – Å i Nordland. Prosjektet omfatter sikring av sju skredpunkter med varierende skredfaktor mot snøskred. I tillegg inngår utbedring av eksisterende veg.

## Handlingsprogram 2018–2023 (2029)

### Rute 8a E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger

Mill 2018-kr

Post 30 Store prosjekt	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029	
		statlige midler			annen	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen
		18-23	24-29	sum																						
E6 Hålogalandsbrua, inkl rassikring	x	151		151		421	78	499	102	78	319										421	78			421	78
E8 Adkomst Tromsø havn, Breivika	x	133		133	46	138	14	152	100	14	38										138	14			138	14
E10 Tjeldsund - Gullesfjordbotn - Langvassbukta (ekskl OPS-kontrakten)		306		306		530		530			50		120		100		20		20		310			220		530
E6 Megården - Møsvikbotn		510	8 160	8 670		8 670		8 670						50		130		330		510		8 160			8 670	
E6 Ballangen sentrum		92		92		90		90			30			50		10		90								90
E8 Sørbotn - Laukslett		1 326	153	1 479	765	1 480	770	2 250				120		280	80	320	600	640		1 320	720	160	50	1 480	770	
E6 Kråkmofjellet sør			204	204		200		200															200		200	
E6 Ulvsvågskaret			1 275	1 275		1 280		1 280															1 280		1 280	
E10 Fiskebøl - Nappstraumen (start)			1 275	1 275																			1 280		1 280	
Rv 862 Tverrforbindelsen			632	632	1 000	630	1 000	1 630															630	1 000	630	1 000
<b>Sum</b>		<b>2 517</b>	<b>11 699</b>	<b>14 217</b>	<b>1 811</b>	<b>13 439</b>	<b>1 862</b>	<b>15 301</b>	<b>202</b>	<b>92</b>	<b>407</b>	<b>120</b>	<b>120</b>	<b>280</b>	<b>260</b>	<b>320</b>	<b>800</b>		<b>1 000</b>		<b>2 789</b>	<b>812</b>	<b>11 930</b>	<b>1 050</b>	<b>14 719</b>	<b>1 862</b>

Mill 2018-kr

Post 31	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029	
		statlige midler			annen	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen
		18-23	24-29	sum																						
E10 Nappstarumen - Å			765	765		770		770															770		770	
Mindre skredsikringstiltak																										
E8 Ramfjordklubben						8		8											8		8				8	
<b>Sum</b>			<b>765</b>	<b>765</b>		<b>778</b>		<b>778</b>											<b>8</b>		<b>8</b>		<b>770</b>		<b>778</b>	

## Mill 2018-kr

Utbedringsiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 83 Vegpakke Harstad- Bomstasjoner	A	Troms	x	-	7,9	-	6,6	-	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,9	-	-		
Rv 83 Vegpakke Harstad- Kanebogen-Byskillet-Hagabyvegen og avlastningstunnel	A	Troms	x	134,9	-	39,0	-	56,5	-	40,0	-	-	-	-	-	-	-	-	135,5	-	-0,6		
E10 Bjørnifjell regularitetstiltak	A	Nordland		31,0	-	-	-	-	-	-	-	16,0	-	15,0	-	-	-	-	31,0	-	-		
E10 Gimsøystraumen bru	B	Nordland		72,0	-	-	-	-	-	-	-	15,0	-	27,0	-	30,0	-	-	72,0	-	-		
E10 Tjeldsundbrua (forsterkning)	B	Troms		16,0	-	-	-	-	-	-	-	16,0	-	-	-	-	-	-	16,0	-	-		
E6 Kjerringstraumen bru	B	Nordland		27,0	-	-	-	-	-	-	-	27,0	-	-	-	-	-	-	27,0	-	-		
E6 Bognes E6 Skarberget, n627 Drag, n627 Kjøpsvik Tiltettelegging for lavutslipp	F	Nordland		377,0	-	-	-	-	-	-	-	200,0	-	177,0	-	-	-	-	377,0	-	-		
<b>Sum</b>				<b>657,9</b>	<b>7,9</b>	<b>39,0</b>	<b>6,6</b>	<b>56,5</b>	<b>1,3</b>	<b>40,0</b>	<b>-</b>	<b>274,0</b>	<b>-</b>	<b>219,0</b>	<b>-</b>	<b>30,0</b>	<b>-</b>	<b>658,5</b>	<b>7,9</b>	<b>-0,6</b>	<b>-</b>		

## Mill 2018-kr

Tiltettelegging for gående og syklende	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 83 Vegpakke Harstad- Kanebogen-Byskillet-Hagabyvegen og avlastningstunnel	A	Troms	x	85,9	-	10,0	-	25,9	-	50,0	-	-	-	-	-	-	-	85,9	-	-	-		
Tiltak etter G/S- inspeksjoner	I	Nordland/ Troms		4,0	-	-	-	-	-	1,0	-	1,0	-	1,0	-	1,0	-	4,0	-	-	-		
Rv 827 Dragsamen G/S- veg	G	Nordland		22,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22,0	-	22,0	-	-	-		
Oppfølging evt. Sykkelby	O	Troms		6,0	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	2,0	-	-	-	6,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				<b>117,9</b>	<b>-</b>	<b>10,0</b>	<b>-</b>	<b>25,9</b>	<b>-</b>	<b>51,0</b>	<b>-</b>	<b>5,0</b>	<b>-</b>	<b>3,0</b>	<b>-</b>	<b>23,0</b>	<b>-</b>	<b>117,9</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>		

## Mill 2018-kr

Trafikksikkerhetstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E10 Leknessletta, tilskudd ny rundkjøring (X/A)	X	Nordland	x	5,0	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-		
Rv 83 Vegpakke Harstad-Kanebogen-Byskillet-Hagabyvegen og avlastningstunnel	A	Troms	x	142,6	-	64,0	-	28,6	-	50,0	-	-	-	-	-	-	-	142,6	-	-	-		
E6 Narvik sentrum, TS-tiltak. (X/A)	X	Nordland		10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-	10,0	-	-	-		
Tiltak etter TS- inspeksjoner/UAG rute 8a	I	18/19		18,0	-	-	-	1,0	-	4,0	-	5,0	-	4,0	-	4,0	-	18,0	-	-	-		
E6 Øyjord, kontrollstasjon	A	Nordland		6,0	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-		
E10 Bjørnifjell tiltak mot utforkjøringsulykker	U	Nordland		45,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,0	-	20,0	-	45,0	-	-	-		
E6 Fossbakken-Setemoen. Tiltak mot utforkjøringsulykker	U	Troms		70,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	10,0	-	20,0	-	50,0	-		
E6 Skillvatn sør-Ulsvågskaret, tiltak etter sikkerhetsrangering	A	Nordland		50,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,0	-	25,0	-	50,0	-	-	-		
E6 Heggelia sentrum, ny rundkjøring	X	Troms	x	13,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,0	-	13,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				<b>359,6</b>	<b>-</b>	<b>64,0</b>	<b>-</b>	<b>29,6</b>	<b>-</b>	<b>65,0</b>	<b>-</b>	<b>5,0</b>	<b>-</b>	<b>74,0</b>	<b>-</b>	<b>72,0</b>	<b>-</b>	<b>309,6</b>	<b>-</b>	<b>50,0</b>	<b>-</b>		

Mill 2018-kr

Miljøtiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 83 Vegpakke Harstad-Kanebogen-Byskillet-Hagabyvegen og avlastningstunnel	A	Troms	x	19,4	-	-	-	19,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,4	-	-	-
E10 Buksnesfjord-indre og Fygelsjøen, vannforskrift	V	Nordland		0,5	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-
E6 Narvik sentrum, kartlegging luftkvalitet	A	Nordland		1,5	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-
E10 Ulvkelva, tiltak etter vannforskriften	V	Nordland		1,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-
E8 Markedsvegen og Kalvebakken bru, kulturminnetiltak	K	Troms		2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	2,0	-	-	-
Rv 83 Harstad, fasadetiltak mot støy	S	Troms		10,0	-	-	-	-	-	1,0	-	9,0	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-
Vannforvaltning	V	Nordland		2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	2,0	-	-	-
<b>Sum</b>				36,4	-	-	-	19,4	-	3,0	-	10,0	-	-	-	4,0	-	36,4	-	-	-

Mill 2018-kr

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E10/E6 Bjerkvik, kollektivknutepunkt	K	Nordland		24,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	8,0	-	18,0	-	6,0	-
E6 Rustadhøgda, lokalt kollektivknutepunkt og nytt kryss	K	Troms		30,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,0	-	15,0	-	30,0	-	-	-
Rv 83 Vegpakke Harstad-Kanebogen-Byskillet-Hagabyvegen og avlastningstunnel	A	Troms	x	16,8	-	16,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,8	-	-	-
Rv 83 Vegpakke Harstad (merfinansiering)-Kanebogen-Byskillet-Hagabyvegen og avlastningstunnel	A	Troms		80,0	-	-	-	-	-	-	-	40,0	-	20,0	-	20,0	-	80,0	-	-	-
<b>Sum</b>				150,8	-	16,8	-	-	-	-	-	40,0	-	45,0	-	43,0	-	144,8	-	6,0	-

Mill 2018-kr

Servicetiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E6 Narvik, døgnhvileplass	D	Nordland		5,0	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-
E6 Heia, rasteplass	R	Troms		4,0	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	-	-	-	-	4,0	-	-	-
Oppgradering hovedrasteplasser rute 8a, toaletter	R	Nordland/ Troms		10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	5,0	-	10,0	-	-	-
E6 Tysfjordsambandene (Ulvsvåg og Sætran), variable skilt (ITS)	A	Nordland		1,5	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-
E8 Tromsø, døgnhvileplass	D	Troms		5,0	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-
<b>Sum</b>				25,5	-	-	-	-	-	-	-	15,5	-	5,0	-	5,0	-	25,5	-	-	-



## Mill 2018-kr

Fornyng	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E8 Tromsøysundtunnelen, tunnelutbedring	T	Troms	x	55,0	-	55,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	55,0	-	-	-		
E6 Sørfoldtunnelene, minimumstiltak	T	Nordland	x	103,0	-	-	-	53,0	-	53,0	-	-	-	-	-	-	-	106,0	-	-3,0	-		
E10 Tjeldsundbrua (katodisk beskyttelse)	B	Troms		66,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33,0	-	33,0	-	66,0	-	-	-		
E6 Strømmen bru	B	Nordland		67,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42,0	-	25,0	-	67,0	-	-	-		
Tunneloppgradering fase 2 (E6 Fagernes, Tømmernes)	T	Nordland	x	116,0	-	80,0	-	36,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	116,0	-	-	-		
Tunneloppgradering fase 3 (E10 Myrland, Sjøverfjord, Rørvikskaret, Nappstraumen, Seljeli, Rv 85 Sigerfjord)	T	Nordland		406,0	-	-	-	197,0	-	150,0	-	57,0	-	-	-	-	-	404,0	-	2,0	-		
Tunneloppgradering fase 5 (Rv 827 Kjøpsvik, Brattli, Nipvik, Tømmerås, Stetind, Efjord)	T	Nordland		220,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32,0	-	188,0	-	220,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				1 033,0	-	135,0	-	286,0	-	203,0	-	57,0	-	107,0	-	246,0	-	1 034,0	-	-1,0	-		

## Mill 2018-kr

Planlegging	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Planlegging rute 8a		Nordland/ Troms		248,0	-	75,0	-	62,0	-	24,0	-	22,0	-	23,0	-	42,0	-	248,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				248,0	-	75,0	-	62,0	-	24,0	-	22,0	-	23,0	-	42,0	-	248,0	-	-	-		

## Mill 2018-kr

Grunnerverv	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Grunnerverv rute 8a		Nordland/ Troms		47,0	-	25,0	-	5,0	-	5,0	-	3,0	-	4,0	-	5,0	-	47,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				47,0	-	25,0	-	5,0	-	5,0	-	3,0	-	4,0	-	5,0	-	47,0	-	-	-		

Vedlikehold av riksveger	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E6 Salangsdalen- Brandvoll, forsterkingstiltak dekke	V	Troms		30,5	-	-	-	-	-	-	-	30,5	-	-	-	-	-	30,5	-	-	-
E6 Kvesmenes- Elsnes, forsterkingstiltak dekke	V	Troms		9,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,0	-	-	-	9,0	-	-	-
E6 Bukkemyra- Fossbakken, forsterkingstiltak dekke	V	Troms		11,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,0	-	11,0	-	-	-
Tiltak bru knyttet til trafikksikkerhet, herunder rekkverksutbedring	B	Nordland/ Troms		30,0	-	-	-	-	-	5,0	-	5,0	-	10,0	-	10,0	-	30,0	-	-	-
Tunneloppgradering fase 2 (E6 Fagernes, Tømmernes)	T	Nordland	x	51,0	-	51,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	51,0	-	-	-
Tunneloppgradering fase 3 (E10 Myrland, Sjøverfjord, Rørvikskaret, Nappstraumen, Seljeli, Rv 85 Sigerfjord)	T	Nordland		313,0	-	-	-	103,0	-	105,0	-	105,0	-	-	-	-	-	313,0	-	-	-
Tunneloppgradering fase 5 (Rv 827 Kjøpsvik, Brattli, Nipvik, Tømmerås, Stetind, Eifjord)	T	Nordland		155,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	105,0	-	50,0	-	155,0	-	-	-
<b>Sum</b>				<b>599,5</b>	<b>-</b>	<b>51,0</b>	<b>-</b>	<b>103,0</b>	<b>-</b>	<b>110,0</b>	<b>-</b>	<b>140,5</b>	<b>-</b>	<b>124,0</b>	<b>-</b>	<b>71,0</b>	<b>-</b>	<b>599,5</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

## Rute 8b E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger

### Kort om ruten

Rute 8b omfatter E6 fra Nordkjosbotn til Kirkenes. Ruten har 11 tilknytninger. Disse omfatter rv 94 Skaidi – Hammerfest, E69 Olderfjord – Nordkapp, rv 881 Alta lufthavn, rv 887 Kirkenes lufthavn og rv 892 Banak lufthavn. I tillegg er det fire forbindelser mot Finland: E8 Skibotn – Galgujavri, rv 93 Alta – Kivilompolo, rv 92 Gievdneguoikka – Karigasniemi, E75 Utsjok – Vardø og rv 893 Nedre Neiden – Neiden. Det er en forbindelse mot Russland: E105 Hesseng – Storskog. Den totale lengden til rute 8b er om lag 1 570 km.

I henhold til den europeiske avtalen om internasjonale hovedtrafikkårer (AGR-avtalen) har Norge sammen med Finland fremmet forslag om å forlenge E45 fra Karesuando i Sverige til Alta. Forslaget innebærer at dagens rv 93 blir E45. Søknaden ligger til behandling i FNs økonomiske kommisjon for Europa (UNECE).

### Konseptvalgutredninger med ekstern kvalitetssikring (KVU/KS1)

#### *KVU for E6 Alta*

KVU/ KS1 ble behandlet av regjeringen i 2013. Det legges til grunn at videre planlegging av avlastningsveg gjennom Alta skal ta utgangspunkt i vedtatt kommunedelplan, dvs. ny veglinje nær sentrum, sør for dagens E6.

#### *KVU for E6 Høybukta – Kirkenes*

KVU/ KS1 ble behandlet av regjeringen i 2016. Høybukta vest legges til grunn som statens prefererte lokaliseringalternativ for ny havn. Statens bidrag vil være bygging av veg til havna. Ettersom det i KVU Kirkenes ikke er konseptuelle alternativer for utbedring av E6 Hesseng – Høybukta og tiltak i sentrum, legges det til grunn at enkeltprosjektene vurderes løpende over tid på ordinær måte.

### Økonomiske rammer for perioden 2018–2023 (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>1 584</b>	
<b>Programområdetiltak</b>	<b>855</b>	<b>316</b>
- Utbedringstiltak	548	300
- Tilrettelegging for gående og syklende	16	
- Trafikksikkerhetstiltak	231	16
- Miljøtiltak	16	
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	18	
- Servicetiltak	26	
<b>Fornyelse</b>	<b>903</b>	
<b>Planlegging</b>	<b>110</b>	

<b>Grunnerverv</b>	<b>36</b>	
<b>Post 30 Riksveginvesteringer</b>	<b>3 488</b>	<b>316</b>
<b>Post 31 Skredsikring riksveg</b>	<b>1 164</b>	<b>0</b>
<b>Post 37 E6 vest for Alta</b>	<b>156</b>	<b>0</b>

## Prioriteringer på ruten

### Perioden 2018–2023

I første seksårsperiode settes det av midler til å fullfinansiere prosjektet E105 Elvenes – Hesseng i Finnmark som ble åpnet for trafikk i september 2017.

I Troms ventes prosjektet E6 Sørkjosfjellet åpnet for trafikk i januar 2018. Prosjektet omfatter bygging av om lag 7 km ny veg i Nordreisa kommune, hvorav 4,7 km i tunnel. Arbeidene med skredsikring av E6 på strekningen Indre Nordnes – Skardalen ventes fullført mot slutten av 2018. Prosjektet, som omfatter bygging av en lang tunnel gjennom Nordnesfjellet i Kåfjord kommune, vil korte inn E6 med om lag 8 km. Ny Tana bru på E6 i Finnmark ventes åpnet for trafikk sommeren 2019.

I denne perioden fullføres også utbyggingen av E6 vest for Alta i Finnmark. Strekningen Halselv – Sandelv – Møllnes, som ble åpnet for trafikk i 2016, fullfinansieres. I tillegg fullføres strekningen Storsandnes – Langnesbukta som ventes åpnet for trafikk i juli 2018.

Det er prioritert statlige midler til forberedende arbeider og ev. anleggsstart på prosjektet E69 Skarvbergtunnelen i Finnmark i 2018. I første seksårsperiode prioriteres også statlige midler til gjennomføring av prosjektet E6 Kvæangsfjellet i Troms.

#### E6 Kvæangsfjellet

Kvæangsfjellet er en værutsatt høyfjellsovergang. Dette fører til hyppige stengninger, kolonnekjøringer og framkommelighetsproblemer. Det er ikke omkjøringsmuligheter innenlands når vegen er stengt. Nærmeste omkjøring er via Finland. Prosjektet omfatter bygging av om lag 8,3 km ny veg i Nordreisa og Kvæangen kommuner, hvorav 3,4 km legges i tunnel gjennom Malingsfjellet. I tillegg heves veglinja. Dette vil sikre bedre framkommelighet og regularitet vinterstid.

Det foreligger vedtatt reguleringsplan fra desember 2016 der denne strekningen er en av tre delstrekninger som inngår i en større reguleringsplan (områdeplan) for hele Kvæangsfjellet.

#### E69 Skarvbergtunnelen

Dagens tunnel under Skarvberget har dårlig standard. Den er smal, lav og tilfredsstillende ikke kravene i tunnelsikkerhetsforskriften. Prosjektet omfatter bygging av ny veg på en 6,8 km lang strekning langs Porsangerfjorden i Porsanger kommune, hvorav om lag 3,5 km tunnel. En stor del av dagstrekningen vil følge dagens trasé. Dagens tunnel skal stenges når den nye tunnelen åpnes for trafikk. Den nye og lengre tunnelen skal sikre to punkter nord for dagens

tunnel mot snø- og steinskred. Det blir foretatt skredsikringstiltak på dagstrekningen med bl.a. rasvoller. Prosjektet vil føre til en innkorting av E69 på om lag 1,4 km.

Reguleringsplan ble vedtatt i 2016. Før anleggsstart skal det gjennomføres ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2).

### Perioden 2024–2029

I siste seksårsperiode legges det til grunn statlige midler til å gjennomføre prosjektet rv 94 Hammerfest sentrum i Finnmark. Prosjektet omfatter omlegging av rv 94 i tunnel utenom Hammerfest sentrum, Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til delvis bompengefinansiert utbygging gjennom den planlagte bypakken for Hammerfest.

Det legges også opp til å bruke statlige midler til forberedende arbeider og anleggsstart på prosjektet E6 Nordkjosbotn – Hatteng i Troms. Prosjektet omfatter omlegging og utbedring på en strekning i Balsfjord og Storfjord kommuner. I tillegg legges det opp til å bruke statlige midler til forberedende arbeider og anleggsstart på prosjektet E6 Olderdalen – Langslett i Troms. Prosjektet omfatter utbedring av dagens veg på en strekning i Kåfjord og Nordreisa kommuner.

Innenfor skredsikring (post 31) legges det til grunn statlige midler til å gjennomføre skredsikring ved Grasnes i Troms for å sikre fire skredpunkter med middels skredfaktor. Prosjektet vil omfatte bygging av tunnel eller voll. Det legges også til grunn midler til å gjennomføre prosjektet E6 Kvæangsfjellet sør i Troms. Prosjektet omfatter bygging av tunnel for å sikre to skredpunkter med middels skredfaktor. I tillegg legges det opp til å starte byggingen av prosjektet rv 93 Kløfta i Finnmark. Prosjektet omfatter bygging av tunnel for å sikre tre punkter med middels skredfaktor mot snø- og steinskred. I tillegg vil vegstandarden bli bedret ved at strekninger med svingete veg og stigning blir eliminert.

## Handlingsprogram 2018–2023 (2029)

### Rute 8b E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger

Mill 2018-kr

Post 30 Store prosjekt	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029	
		statlige midler			annen fin	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen
		18-23	24-29	sum																						
E6 Sørkjøsfjellet	x	103		103		97		97	86		11										97				97	
E6 Tana bru	x	308		308		303		303	135		168										303				303	
E105 Elvenes - Hesseng	x	67		67		65		65													65				65	
E6 Kvævangsfjellet		1 122		1 122		1 120		1 120					90		380		400		250		1 120				1 120	
E6 Nordkjosbotn - Hatteng (start)			816	816		1 330		1 330															820		820	
E6 Olderdalen - Langslett (start)			255	255		1 020		1 020															250		250	
Rv 94 Hammerfest sentrum			510	510	561	510	560	1 070														510	560	510	560	
<b>Sum</b>		<b>1 600</b>	<b>1 581</b>	<b>3 181</b>	<b>561</b>	<b>4 444</b>	<b>560</b>	<b>5 004</b>	<b>286</b>		<b>179</b>		<b>90</b>		<b>380</b>		<b>400</b>		<b>250</b>		<b>1 585</b>		<b>1 580</b>	<b>560</b>	<b>3 165</b>	<b>560</b>

Mill 2018-kr

Post 31	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029	
		statlige midler			annen fin	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen
		18-23	24-29	sum																						
E6 Indre Nordnes - Skardalen	x	505		505		369		369	240		129										369				369	
E69 Skarvbergtunnelen	(x)	780		780		749		749	70		250		250		179						749				749	
E6 Grasnes			510	510		510		510															510		510	
E6 Kvævangsfjellet sør			510	510		510		510															510		510	
Rv 93 Kløfta (start)			214	214		210		210															210		210	
Mindre skredsikringstiltak																										
E6 Larsbergtunnelen, ny portal (start)						42		42								11			26		37				37	
E6 Manddalsklubben						5		5											5		5				5	
Rv 94 Fuglenesveien						4		4											4		4				4	
<b>Sum</b>		<b>1 285</b>	<b>1 234</b>	<b>2 519</b>		<b>2 399</b>		<b>2 399</b>	<b>310</b>		<b>379</b>		<b>250</b>		<b>179</b>		<b>11</b>		<b>35</b>		<b>1 164</b>		<b>1 230</b>		<b>2 394</b>	

Mill 2018-kr

Post 37	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029	
		statlige midler			annen fin	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen
		18-23	24-29	sum																						
E6 Storsandnes - Langnesbukt	x	144		144		140		140	119		21										140				140	
E6 Halseiv - Møllnes	x	61		61		16		16	16												16				16	
<b>Sum</b>		<b>205</b>		<b>205</b>		<b>156</b>		<b>156</b>	<b>135</b>		<b>21</b>										<b>156</b>				<b>156</b>	

Mill 2018-kr

Utbedringstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
				Rv 94 Akkarfjord- Saragammen-Rypefjord. Utbedringsstrekning	U	Finnmark		450,0	350,0	-	-	-	-	50,0	100,0	150,0	135,0	100,0	195,0	-	430,0	300,0	20,0
Rv 94 Kvalsundbrua	B	Finnmark		49,0	-	-	-	-	-	-	18,0	-	12,0	-	19,0	-	49,0	-	-	-	-		
Rv 94 Skaidi - Hammerfest. Parsell Skaidi - Arisberg	V	Finnmark	x	69,0	-	66,3	-	2,7	-	-	-	-	-	-	-	-	69,0	-	-	-			
<b>Sum</b>				568,0	350,0	66,3	-	2,7	-	-	50,0	118,0	150,0	147,0	100,0	214,0	-	548,0	300,0	20,0	50,0		

Mill 2018-kr

Tilrettelegging for gående og syklende	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
				Rv 92 Hargedieva-Samisk helsepark G/S- veg	G	Finnmark		6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	6,0	-
Tiltak etter G/S- inspeksjoner	I	Finnmark		4,0	-	-	-	-	-	1,0	-	1,0	-	1,0	-	1,0	-	4,0	-	-	-		
Oppfølging evt. Sykkelby rute 8b	O	Finnmark		6,0	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	2,0	-	-	-	6,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				16,0	-	-	-	-	-	1,0	-	5,0	-	3,0	-	7,0	-	16,0	-	-	-		

## Mill 2018-kr

Trafikksikkerhetstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 94 Storsvingen, refusjon	A	Finnmark	x	13,2	-	-	-	-	-	13,2	-	-	-	-	-	-	-	13,2	-	-	-		
Rv 93 Salkobekken -øvre Alta, sluttfinansiering	A	Finnmark	x	30,2	-	30,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,2	-	-	-		
E6 Kirkenes sentrum. TS-tiltak (XA)	X	Finnmark		51,0	-	-	-	-	-	-	-	35,0	-	16,0	-	-	-	51,0	-	-	-		
Tiltak etter TS-inspeksjoner og UAG	I	Finnmark		18,0	-	-	-	1,0	-	4,0	-	5,0	-	4,0	-	4,0	-	18,0	-	-	-		
E6X E105 Hesseng kontrollstasjon	A	Finnmark		15,0	16,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,0	15,0	-	15,0	16,0	-	-		
E69 Skarbergunnelen- Nordkapp. Tiltak mot utforkjøringsulykker	U	Finnmark		77,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	44,0	-	44,0	-	33,0	-		
E6 Veslemoen- Skaidi, Repparfjordalen Tiltak mot utforkjøringsulykker	U	Finnmark		50,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50,0	-	50,0	-	-	-		
E6 Lakselv sentrum TS- tiltak	A	Finnmark		10,0	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				264,4	16,0	30,2	-	1,0	-	17,2	-	50,0	-	20,0	16,0	113,0	-	231,4	16,0	33,0	-		

## Mill 2018-kr

Miljøtiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E6 m.fl. Kulturminnetiltak Finnmark	K	Finnmark		11,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	2,0	-	9,0	-		
E6 Kirkenes Fasadetiltak mot støy oppf. av kartlegging 2017	S	Finnmark		9,0	-	-	-	-	-	-	-	9,0	-	-	-	-	-	9,0	-	-	-		
E6/ E69/ E75 Tiltak etter Vandredirektivet	V	Finnmark		4,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,5	-	-	-	4,5	-	-	-		
<b>Sum</b>				24,5	-	-	-	-	-	-	-	9,0	-	6,5	-	-	-	15,5	-	9,0	-		



## Mill 2018-kr

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E6/E69 Olderfjord, regionalt kollektivknutepunkt	K	Finnmark		14,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	-	7,0	-	7,0	-		
E6 x E75 Varangerbotn, kollektivknutepunkt	K	Finnmark		10,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,5	-	10,5	-	-	-		
<b>Sum</b>				<b>24,5</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>17,5</b>	<b>-</b>	<b>17,5</b>	<b>-</b>	<b>7,0</b>	<b>-</b>		

## Mill 2018-kr

Servicetiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E6 Storslett, døgnhvileplass, restfinansiering	D	Troms	x	0,5	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-		
E6 Bukta, Alta, døgnhvileplass	D	Finnmark		5,0	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-		
E6 Lakselv, døgnhvileplass	D	Finnmark		5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	5,0	-	-	-		
Oppgradering hovedrasteplasser, toaletter	R	Troms/ Finnmark		10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	5,0	-	10,0	-	-	-		
Rv 94 Hammerfest, døgnhvileplass	D	Finnmark		5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	5,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				<b>25,5</b>	<b>-</b>	<b>0,5</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>5,0</b>	<b>-</b>	<b>5,0</b>	<b>-</b>	<b>15,0</b>	<b>-</b>	<b>25,5</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>		

## Mill 2018-kr

Fornyng	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Tunneloppgradering fase 2 (E6 Larsberg, Isfjell, E69 Skardalstunnelen)	T	Troms	x	160,0	-	-	-	160,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	160,0	-	-	-		
E6 Vuolmmašjohka bru	B	Finnmark		81,0	-	-	-	-	-	40,0	-	41,0	-	-	-	-	-	81,0	-	-	-		
E6 Hatterelv bru	B	Finnmark		34,0	-	-	-	-	-	-	-	34,0	-	-	-	-	-	34,0	-	-	-		
E6 Storslett bru (Nordreisa 1 og 2)	B	Troms		105,0	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	23,0	-	79,0	-	105,0	-	-	-		
Tunneloppgradering fase 4 (E69 Nordkapp, Honningsvåg, E75 Vardø, Rv 94 Stallogargo)	T	Finnmark		523,0	-	-	-	-	-	155,0	-	229,0	-	90,0	-	49,0	-	523,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				<b>903,0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>160,0</b>	<b>-</b>	<b>195,0</b>	<b>-</b>	<b>307,0</b>	<b>-</b>	<b>113,0</b>	<b>-</b>	<b>128,0</b>	<b>-</b>	<b>903,0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>		

Mill 2018-kr

Planlegging	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Planlegging rute 8b		Troms/Fin nmark		110,0	-	28,5	-	7,5	-	18,0	-	16,0	-	16,0	-	24,0	-	110,0	-	-	-
<b>Sum</b>				110,0	-	28,5	-	7,5	-	18,0	-	16,0	-	16,0	-	24,0	-	110,0	-	-	-

Mill 2018-kr

Grunnerverv	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Grunnerverv rute 8b		Troms/Fin nmark		36,0		23,0		3,0		3,0		2,0		2,0		3,0		36,0	0,0	0,0	0,0
<b>Sum</b>				36,0	0,0	23,0	0,0	3,0	0,0	3,0	0,0	2,0	0,0	2,0	0,0	3,0	0,0	36,0	0,0	0,0	0,0

Mill 2018-kr

Vedlikehold av riksveger	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E6 Leirbotvatn- Aisaroaivi, Del 1, forsterkingstiltak dekke	V	Finmark		6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-	6,0	-	-	-
E6 Leirbotvatn- Aisaroaivi, Del 2 forsterkingstiltak dekke	V	Finmark		3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,5	-	3,5	-	-	-
E6 Klubbenes- Oksfjordhamn, forsterkingstiltak dekke	V	Troms		14,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,0	-	-	-	14,0	-	-	-
Tiltak bru knyttet til trafikksikkerhet, herunder rekkverksutbedring	B	Troms/Fin nmark		45,0	-	-	-	-	-	10,0	-	5,0	-	15,0	-	15,0	-	45,0	-	-	-
Tunneloppgradering fase 4 (E69 Nordkapp, Honningsvåg, E75 Vardø, Rv94 Stallogargo)	T	Finmark		353,0	-	-	-	-	-	100,0	-	100,0	-	100,0	-	53,0	-	353,0	-	-	-
<b>Sum</b>				421,5	-	-	-	-	-	110,0	-	105,0	-	135,0	-	71,5	-	421,5	-	-	-

## Vedlegg – Oversikt over potensielle riksvegtiltak i bymiljø- /byveksavtalene

### Oslo/Akershus

Tilrettelegging for gående og syklende	Fylkeskommune	Bundne	Planstatus	Kostnads- overslag/rest behov (mill. kr)
Fv 152 g/s-veg Stenfelt – Greverud, Oppegård kommune (Alternativ for E6)	Akershus		RPL	145
E18 g/s-veg Utbedre undergang ved Bygdøylokket	Oslo			33
Fv 381 Sagdalen – Nitelva bru (Alternativ til E6)	Akershus		RPL	106
E6 Sikring av eksisterende gangbru i Teisenveien	Oslo			11
E18 g/s-veg Strakstiltak Skøyen-Dr.Blancas vei	Oslo			34
E18 Kirkeveien: Otto Valstads vei (sør) x Kirkeveien (fv 203)	Akershus			22
Fv 120 Storgata i Lillestrøm spleiselag – 50 % på stat til g/s-veg (Alternativ til E6)	Akershus			82
Rv 150 Ring 3 Nydalen-Storo, g/s- og kollektivtiltak, 2. etappe	Oslo	X		28
E18 g/s-veg Munkedamsveien – Rådhusplassen (Dr. Maudsgate), parsell 1	Oslo		RPL	31
E18 Dronning Eufemiasgate/Håkon V gate/Langkaigata	Oslo		RPL	16
E6 g/s-veg Konowsgate, del 1 Ryenkrysset-Simensbråtveien	Oslo			46
E18 Sykkeltiltak Herregårdskrysset	Oslo		RPL	44
Rv 150 g/s-bru ved Ullevål	Oslo	X		111
E6 g/s-veg Ole Deviksvei-Teisenveien	Oslo	X		4
Rv 163 g/s-veg Veitvet-Grorud stasjon	Oslo	X		96
Strakstiltak sykkel på riksveger i Oslo	Oslo			60
Fv 605 Professor Koths vei, Markveien- Gml Drammensvei (Alternativ til E18)	Akershus			210
E6 fv 383 Kjellerholen – Hekseberg	Akershus	X		1
E6/fv 152 Langhus, Vevelstadveien – Smedsrudveien	Akershus	X		75
E18 g/s-veg Maxbo-Maritim	Oslo	X		4
Rv 150 g/s-bru Universitetskrysset	Oslo			20
Rv 150 g/s-veg Gaustad-Holmenveien	Oslo	X		22
Fv 153 Sandviksveien: Slependen – sandvika (Alternativ til E18)	Akershus		RPL	69
<b>Sum</b>				<b>1 270</b>

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Fylkeskommune	Budne	Planstatus	Kostnads- overslag/rest behov (mill. kr)
E6 Tiltak på ramper og kryss Hvam – Skedsmovollen	Akershus		RPL	100
E6 Kollektivfelt Karihaugen (Oslo) – Hvam (Akershus). Permanent kollektivfelt	Akershus			2 000
Knutepunktstiltak i Oslo	Oslo			40
Rv 150 Kollektivfelt Ring 3 Vindern–Gaustad	Oslo			32
Mindre fremkommelighetstiltak /flaskehalsen på riksvegnettet i Oslo	Oslo			20
Rv 150 Kollektivfelt Ring 3 Bryn–Teisen	Oslo			91
Rv 150 Kollektivfelt og g/s–veg Silurveien–Vækerøveien	Oslo		RPL	50
E6 Kollektivtiltak Mortensrud–Skullerud (kollektivtiltak Brynstunnelen)	Oslo	X		5
Holdeplassoppgraderinger i Oslo	Oslo			40
Oppgradering eller utskifting av prioriteringssystem for kollektivtrafikken i signalanlegg i Oslo	Oslo			5
Rv 4 Oppgradering av bussholdeplasser ved Veitvet	Oslo		RPL	7
Rv 22 Etablering av ny busslomme på Sundet	Akershus			3
Rv 22 Fremkommelighetstiltak for buss på Olavsgaard	Akershus			124
Holdeplassoppgradering Akershus (Samlepott)	Akershus			50
Innfartsparkering i Akershus (Samlepott)	Akershus			90
Rv 159/fv 352 Kollektivfelt Visperud	Akershus		RPL	40
E6 midlertidig innfartsparkering /kollektivfelt sør/nord	Akershus			122
<b>Sum</b>				<b>2 819</b>

## Bergen

Tilrettelegging for gående og syklende	Fylkes- kommune	Budne	Planstatus	Kostnads- overslag/rest behov (mill. kr)
Bergen sentrum mot vest – Gyldenpriskrysset og Carl Konowsgate – Strekingen Gyldenpris – Fyllingsveien. (Alternativ til gangveg for rv 555 Damsgårdstunnelen)	Hordaland		RPL	145
E39, rv 555 og rv 580 Utbedring etter sykkelveginspeksjon	Hordaland			11
G/s-veg gjennom sentrum. (Alternativ g/s-veg for E39 Fløyfjellstunnelen) (Del av delstrekning 5 og 6)	Hordaland		KVU	140
Sykelveg Indre Arna – Garnes (må sees i sammenheng med trafikksikkerhet, og med E16 Bergen – Voss) (Alternativ til gangveg for E16 Arnanipatunnelen)	Hordaland		KVU	509
E39 Fjøsangervegen/Solheimsgaten, kryssing	Hordaland		KVU	150
Arna stasjon – Bommane (Alternativ til gangveg for E16 Arnanipatunnelen)	Hordaland		KVU	48
<b>Sykkeleक्सpressveg Bergen S – Rådalen</b>				
Sykelveg Minde allé – Fabrikkgaten (Mrk: del av delparsell 5. Kostnad og verknad inkludert i delparsell 5)	Hordaland		RPL	81
Sykelstamveg Bergen sentrum delstrekning 2 Nesttun–Skjold (Rådalen–Nesttun) (Gamle Osbanen)	Hordaland		KVU	187
Sykelstamveg Bergen sentrum delstrekning 5 Fjøsanger – Bergen sentrum (Gamle Vossebanen langs bybanen) Prosjektet er eit fellesprosjekt med Bybanen til Fyllingsdalen.	Hordaland		RPL	262
Sykelstamveg Bergen sentrum delstrekning 3 Nesttun–Fjøsanger (Gamle Vossebanen)	Hordaland		KVU	306
Sykelstamveg Bergen sentrum delstrekning 1 Skeie – Rådalen	Hordaland		KVU	125
Sykelstamveg Bergen sentrum delstrekning 4 sammenkobling i Fjøsangerkrysset (Gamle Vossebanen) (må sees i sammenheng med kollektivtiltak på Fjøsanger)	Hordaland		KVU	270
<b>Sykkeleक्सpressveg Bergen S – Åsane</b>				
Sykelstamveg Bergen sentrum (del av delstrekning 6) Glass Knag – NHH (må sees i sammenheng med kollektivtiltak)	Hordaland		KVU	363
Sykelstamveg Bergen sentrum delstrekning 7 NHH – Eidsvåg	Hordaland		KVU	299
Sykelstamveg Bergen sentrum delstrekning 8 Eidsvåg – Vågsbotn	Hordaland		KVU	284
Lyderhornsveien. Gravdalspollen – Banuren (må sees i sammenheng med kollektivtiltak)	Hordaland		KVU	
<b>Sum</b>				3 180

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Fylkeskommune	Budne	Planstatus	Kostnads-overslag/rest behov (mill. kr)
Holdeplass NHH, forleng avkjøringsfelt retning sentrum, ca. 100m	Hordaland			11
Signalprioritering buss i kryss, Bergen	Hordaland			10
Utbedring holdeplasser riksveg Bergen	Hordaland			
Holdeplass Gamle Bergen, forleng avkjøring til busslommen retning sentrum, ca. 50m	Hordaland			7
Hopskrysset, holdeplass sørgående retning.	Hordaland			5
Kollektivtiltak Fjøsangerlokket for nordgående busser. Rampe opp på Fjøsangerlokket (225m) og rampe ned fra Fjøsangerlokket (40m) begge tiltak retning sentrum	Hordaland		KVU	20
Rådalsskiftet. Etablere separering mellom sambruksfeltet og ordinært felt, sør for rundkjøring i retning Bergen sentrum. 300m (i alt en retning)	Hordaland		KVU	
Haukåsvegen – Haukåsskogen. Nytt kollektivfelt 1100m (i alt en retning)	Hordaland		KVU	
E39 Fjøsangerveien kollektivfelt/ kollektivtrasé. Retning Bergen sentrum. 800m (i alt en retning) (G/S: sammenkobling Fjøsangerkrysset)	Hordaland		KVU	
Fjøsangerveien kollektivfelt/ kollektivtrasé. Retning Bergen sentrum. 650m (i alt en retning) (g/s: sammenkobling Fjøsangerkrysset)	Hordaland		KVU	
Fra påkjøringsfelt "Gamle Bergen" til avkjøringsfelt, fv 585. Nytt kollektivfelt 400m (i alt en retning) (Sykkelstamveg Bergen sentrum delstrekning 6 Bergen Sentrum – NHH)	Hordaland		KVU	
<b>Sum</b>				<b>53</b>

## Trondheim

Tilrettelegging for gående og syklende	Fylkeskommune	Bundne	Planstatus	Kostnads- overslag/rest behov (mill. kr)
E6 Heimdal – Reppe, sykkелеkspressveg	Sør-Trøndelag		KDP	2 400
Rv.706 Selsbakk – Rotvoll	Sør-Trøndelag		KDP	300
E6 Reppe – Malvik grense	Sør-Trøndelag		KDP	20
E6 Sluppen, undergang	Sør-Trøndelag		KDP	35
E39 Klett – Melhus grense, tiltak etter g/s-inspeksjoner	Sør-Trøndelag		RPL	10
E6 Klett – Ranheim, tiltak etter g/s-inspeksjoner	Sør-Trøndelag		RPL	20
Rv 706 Sluppen – Rotvoll, tiltak etter g/s-inspeksjoner	Sør-Trøndelag		RPL	20
Planlegging programområdetiltak	Sør-Trøndelag	X	RPL	20
<b>Sum</b>				2 825

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Fylkeskommune	Bundne	Planstatus	Kostnads- overslag/rest behov (mill. kr)
E6 Tonstad – Sluppen (tidligere Tonstad – Fossestuvn.)	Sør-Trøndelag		RPL	400
Rv 706 Gildheim – Rotvoll	Sør-Trøndelag		RPL	27
E6/rv 706 SBT Knutepunkt Skovgård	Sør-Trøndelag		KDP	60
E6 Moholt, busstrase over E6	Sør-Trøndelag		U	100
E6 Holdeplasser Sluppen – Skovgård	Sør-Trøndelag		KDP	85
E6 Holdeplasser Ranheim – Malvik gr.	Sør-Trøndelag		RPL	5
E6 Sluppen knutepunkt	Sør-Trøndelag		KVU	1 500
E6 Sluppen – Skovgård, kollektivfelt	Sør-Trøndelag		KVU	1 200
<b>Sum</b>				3 377

## Nord-Jæren

Tilrettelegging for gående og syklende	Fylkes- kommune	Bundne	Planstatus	Kostnads- overslag/rest behov (mill. kr)
Rv 13 Bybrua–Lundesvingene, sykkelveg med fortau	Rogaland		KVU	182
E39 Auglendstunnelen nord, g/s-tiltak	Rogaland		KVU	95
E39 Brustadbua – Tjensvollkrysset, g/s-tiltak	Rogaland		KVU	66
E39 Stokka – Tasta, sykkeltiltak	Rogaland		KVU	98
E39 Sørmarka, g/s-tiltak	Rogaland		KVU	112
E39 Tjensvollkrysset – Stokka, g/s-tiltak	Rogaland		KVU	28
Fv 393 Breidablikkveien – Haugåsveien, g/s-tiltak	Rogaland		KVU	214
Fv 510 Nesbuveien, g/s-tiltak	Rogaland		KVU	173
Rv 44 Gandal – Stangeland, g/s-tiltak	Rogaland		KVU	76
Rv 509 Tjensvollkryset – Stavanger, sykkeltiltak	Rogaland		KVU	27
E39 Sykkeltamvegen Stavanger–Forus/Lura – Sandnes	Rogaland		RPL	1 366
<b>Sum</b>				2 437

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Fylkes- kommune	Bundne	Planstatus	Kostnads- overslag/rest behov (mill. kr)
Rv 509 tungbilfelt Solasplitten	Rogaland		KVU	366
E39 kollektivfelt Schancheholen–Solasplitten	Rogaland		KVU	914
<b>Sum</b>				1 280



## Kristiansandsregionen

Tilrettelegging for gående og syklende	Fylkeskommune	Bundne	Planstatus	Kostnads- overslag/rest behov (mill. kr)
E18 sykkeleक्सpressveg Vollevann–Oddemarka	Vest-Agder		RPL	171
E18 sykkeleक्सpressveg Oddemarka–Tordenskjoldsgate	Vest-Agder			203
E39 sykkelveg langsmed (E18) samt planskilt kryss (fv461) ved Brennåsen	Vest-Agder			48
Rv 9 undergang Mølla–Grimsbekken	Vest-Agder			16
Rv 9 fortau Ravndalsveien–Grimsbekken	Vest-Agder			6
<b>Sum</b>				444

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Fylkeskommune	Bundne	Planstatus	Kostnads- overslag/rest behov (mill. kr)
Rona, kollektivknutepunkt	Vest-Agder			214
Innfartsparkering med fasiliteter, Lillesand	Aust-Agder			11
Innfartsparkering med fasiliteter, Birkenes	Aust-Agder			16
Kollektivfelt E18, Østre Ringveg–Vollevannet, østgående	Vest-Agder			22
Innfartsparkering med fasiliteter, Kristiansand øst	Vest-Agder			22
Kollektivfelt E18, Varoddbrua–Rona, østgående	Vest-Agder			214
<b>Sum</b>				499

## Buskerudbyen

Tilrettelegging for gående og syklende	Fylkeskommune	Bundne	Planstatus	Kostnads- overslag/rest behov (mill. kr)
E18 Lierskogen – Akershus grense	Buskerud		RPL	40
Rv 35 Østre Brugate, Hokksund	Buskerud			22
Rv 35 Vestre/Østre Brugate, Hokksund	Buskerud			133
Rv 35 Vestre Brugate, Hokksund	Buskerud			30
Rv 35 Kirkealleen – Kirkeveien–Haugveien	Buskerud			18
E134 Steinbergveien, Øvre Eiker grense–Nordmoveien	Buskerud			15
E18 rv 282 Strandveien, Holmenbrua – Tomtegata 64	Buskerud			19
E18 rv 282 Strandveien, Tomtegata 64 – Jacob Borchs gate	Buskerud			59
E134 Drammensveien, Lurdalsveien–Hencelmyra	Buskerud			24
E134 Semsveien, Aasveien – Jernbanekryssing	Buskerud			45
E134 Lurdalsveien, Konvallveien – Eikerveien	Buskerud			25
E134 Drammensveien, Hokksund stasjon–Støperigata	Buskerud			11
E134 Drammensveien, Støperigata–Losmoveien	Buskerud			41
E134 Myntgata, Sølvverksgata–Thornes vei	Buskerud		RPL	4
E134 Strandveien, Strandveien 9–Arbeider gata	Buskerud			9
E134 Drammensveien, Kongsberg toppen–Diseplass	Buskerud		RPL	14
E18 Holmestrandsveien–Rundtom–Gamle Kongevei	Buskerud			10
E134 rv35 Kirkealleen – Fiskebru–Kirkeveien	Buskerud		RPL	22
E134 Sykkelekspress Drammensveien, Ryhggata–Daleovergangen–Drammen grense	Buskerud			190
<b>Sum</b>				<b>731</b>

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Fylkeskommune	Bundne	Planstatus	Kostnads- overslag/rest behov (mill. kr)
E134 Bangeløkka	Buskerud			3
E134 Kongsberg Bekkedokk	Buskerud			2
Rv 35 Haug kirke	Buskerud			5
Rv 35 Brugata Hokksund	Buskerud			1
Rv 35 Dramdal	Buskerud		RPL	1
Rv 35 Knivedalen	Buskerud		RPL	1
Rv 35 Vendelborg	Buskerud			3
Rv 35 Kverk	Buskerud		RPL	1
Rv 35 Ødeverp	Buskerud		RPL	1
E134 Meheia	Buskerud			5
Rv 35 Falkbanen	Buskerud		RPL	1
<b>Sum</b>				24

### Nedre Glomma

Tilrettelegging for gående og syklende	Fylkeskommune	Bundne	Planstatus	Kostnads- overslag/rest behov (mill. kr)
Fv 118 Valaskjoldgate – Statsminister Kolstadsvei (Alternativ til E6)	Østfold			42
Rv 111 Nygårdshaugen – Holmegil	Østfold		RPL	49
Rv 110 Riksveg 110 gang- og sykkelveg Solgård-fv 407 Ørmenveien	Østfold			57
Rv 111 Gang- og sykkelveg Bredmyra-Ise stasjon	Østfold			87
E6 Sykkelekspressveg Grålum – Kalnes	Østfold			212
Rv 110 rundkjøring St.Croixgate – rundkjøring x Gamlebyveien	Østfold			200
Fv 118 Etablering av gang- og sykkelveg gjennom Skjeberg	Østfold			27
Fv 110 g/s-veg Begby – Borge	Østfold		RPL	42
Rv 111 g/s-veg Torp	Østfold			12
Rv 111 Rådhusveien – Dondern	Østfold			54
Fv 118 Undergang ved Tune kirke (Alternativ til E6)	Østfold		RPL	43
<b>Sum</b>				825

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Fylkeskommune	Bundne	Planstatus	Kostnads- overslag/rest behov (mill. kr)
Rv 111 Omlegging øst for Hafslund samt etablering av to kollektivfelt/sambruksfelt i dagens trasè	Østfold			265
Rv 111 Kollektivfelt Rådhusvegen – Dondern (ensidig), Sarpsborg	Østfold			70
Rv 111 Hafslund – Dondern	Østfold			376
Rv 111 Universell utforming av holdeplasser Glommaringen	Østfold		RPL	19
Fv 110 Kollektivfelt Begby – Rakkestadsvingen	Østfold			40
<b>Sum</b>				<b>770</b>

## Grendland

Tilrettelegging for gående og syklende	Fylkeskommune	Bundne	Planstatus	Kostnads- overslag/rest behov (mill. kr)
Rv 354 Sykkelveg med fortau fra Breviksbrua til rundkjøring på Heistad	Telemark			300
Rv 36 Sykkelveg med fortau Skjelsvik – Herøya	Telemark			530
Rv 36 Sykkelveg med fortau Skrapeklev – Klevstrand	Telemark		RPL	55
Rv 36 Sykkelekspressveg Herøya – Gråtenmoen	Telemark			690
Rv 36 Sykkelekspressveg Gråtenmoen – Moflata	Telemark			160
Rv 36 Sykkelveg Moflata – Geiteryggen langs riksvegen	Telemark			100
Rv 354 g/s-bru ved Trosvikvegen bru	Telemark			60
Rv 354 Undergang Furulund	Telemark			20
Rv.354 g/s-veg på gamle jernbanelinje ved Norcem	Telemark			23
Rv 354 g/s-veg langs Ørvikbru over jernbanen ved Norcem	Telemark			1
E18 Skjelsvik g/s-adkomst til nytt ekspressbussterminal ved ny E18	Telemark			24
E18/rv 354 g/s-forbindelse fra Nystrandvegen til Breviksvegen, samt tilknytting til Brattås/ekspressbussterminalen	Telemark			1
Rv 36 g/s-veg Vabakken – Tollnes	Telemark			34
Rv 36 Fortau Tollnes syd	Telemark			2
Rv 36 Fortau nord fra Menstadbrua	Telemark			2
Rv 36 Fortau Leirmoen – Tufte	Telemark			2
Rv 36 Fortau Porsgrunnsvegen, Raset – Godberg	Telemark			2
Rv 36 Fortau Porsgrunnsvegen, Østre Buktenveg – Østre Lensmannsdalen	Telemark			7
Rv 36 Fortau Porsgrunnsvegen ved Bjørnstadkrysset	Telemark			16
<b>Sum</b>				<b>2 029</b>

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Fylkes- kommune	Bundne	Planstatus	Kostnads- overslag/rest behov (mill. kr)
Rv 36 Kollektivfelt Skjelsvikskauen - Klevstrand	Telemark			336
Rv 36/fv 356 Kollektivfelt Kirstistien – Øyekast	Telemark			45
Rv 36 Kollektivfelt Tollnes – Kirkevegen	Telemark			103
Rv 36 Kollektivfelt Kirkevegen – Raset	Telemark			170
Rv 36/fv 59 Kollektivfelt Leiremoen – Tuftebygget	Telemark			33
Rv 36/fv 48 Kollektivfelt Hagebyvegen v. kr. – Moflata	Telemark			155
E18 Ny ekspressbusstopp ved ny E18	Telemark			50
Rv 354 Bussholdeplass Setrevegen	Telemark			1
Rv 36 Kollektivfelt Moflata	Telemark			82
Rv 354 oppgradering av kollektivterminal Skjelsvik med hvile/spiserom for sjåførene og signalregulering av utkjøringen, og ruste opp/nytt leskur/tak over plattform.	Telemark			3
Rv 36 Leskur Skjelsvik–Moflata, 12 stk (Brånan1, Skjelsvik 2, Bakkedammen 1, Lensmannsdalen 1, Kjørbekk 2, Gråtenmoen 2, Bamblevegen 2, Vindalsåsen 1)	Telemark			2
Rv 36 Kollektivfelt Menstadbrua vest	Telemark			16
Rv 36 Kryss Raset	Telemark			14
<b>Sum</b>				1 010

### Tromsø

Tilrettelegging for gående og syklende	Fylkes- kommune	Bundne	Planstatus	Kostnads- overslag/rest behov (mill. kr)
E8 Solstrandvegen (parallell sykkelveg)	Troms		KDP	145
E8 Evjenveien (parallell sykkelveg)	Troms		KDP	105
E8/fv 862 Sykkelløsning bruhodet fastlandet	Troms		KDP	41
Rv 862 Tiltakspakke Langnes trinn 1 (Sykkel, gange, kollektiv og TS)	Troms		RPL	201
<b>Sum</b>				492

Kollektivtrafiktiltak og universell utforming	Fylkes- kommune	Bundne	Planstatus	Kostnads- overslag/rest behov (mill. kr)
Rv 862 Giæverbukta terminal	Troms		RPL	170
E8 utbedring av holdeplasser	Troms		RPL	30
Rv 862 Tiltakspakke Langnes – kollektivfelt (G1) trinn 1	Troms		RPL	82
Rv 862 Tiltakspakke Langnes – kollektivfelt (G1) trinn 2	Troms		RPL	26
<b>Sum</b>				308

**Tegnforklaring planstatus:**

- KVV for konseptvalgutredning
- KS1 for kvalitetssikring av KVV
- KDP for kommunedelplan
- RPL for reguleringsplan
- KS2 for kvalitetssikring av andre fase
- KVUF for prosjekter/bypakker hvor SD har gitt fritak for KVV
- U for utredning som ikke omfattes av KVV









Statens vegvesen  
Vegdirektoratet

Postboks 8142 Dep 0033 Oslo  
Tlf. 22 07 30 00  
publvd@vegvesen.no

vegvesen.no

**Trygt fram sammen**