



Statens vegvesen

# Handlingsprogram 2018-2023 (2029)



FEBRUAR 2018

Foto: Arild Solberg



# Forord

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. Statens vegvesen vil jobbe videre med å realisere oppgavene og prosjektene på en best mulig måte, innenfor de økonomiske rammer som er gitt. Regjeringen har også varslet et ønske om å gi Statens vegvesen et større handlingsrom i årene framover. I tillegg opplever vi nye og spennende muligheter gjennom digitalisering og intelligente transportsystemer. Det kan derfor være aktuelt å gjøre endringer og tilpasninger innenfor prosjekter og investeringsporteføljen, slik at vi best mulig løser de overordnede føringer i Nasjonal transportplan.

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 ulike områder.



Terje Moe Gustavsen  
Vegdirektør

Samordning med prosjekter på jernbane er omtalt der dette er aktuelt.

Handlingsprogrammet er bygd opp etter postene i statsbudsjettet, noe som gjør at man ikke finner en samlet omtale av strategien innenfor hvert enkelt målområde framkommelighet, trafiksikkerhet og klima og miljø.

Handlingsprogrammet utgjør grunnlaget for fordelingen av midler til riksveg i de årlige statsbudsjettene. Første år i handlingsprogrammet er i overensstemmelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S. (2017–2018) statsbudsjettet for 2018. Den endelige rammen og konkrete tiltak for hvert år fastsettes først i statsbudsjettet.

Fra og med statsbudsjettet for 2019 vil det bli innført en driftspost, post 01. Denne er ikke innarbeidet i handlingsprogrammet.

Ansvar for planlegging og drift av fylkesvegene overføres fra 2020 fra Statens vegvesen til regionalt folkevalgt nivå. Rammene i handlingsprogrammet omfatter foreløpig midler til sams vegadministrasjon. Dette vil bli korrigert i statsbudsjettet for 2020.

Dokumentet har vært til uttalelse hos fylkeskommunene og de fire største bykommunene.



# Innhold

FORORD	3
SAMMENDRAG	9
1. PÅ VEG FOR ET BEDRE SAMFUNN	15
2. MÅL OG RAMMEBETINGELSER	19
2.1. MÅL I NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018-2029	20
2.2. ØKONOMISK RAMME	20
2.3. HOVEDPRIORITERINGER I HANDLINGSPROGRAMMET	22
2.4. RAMMEBETINGELSER	23
3. DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV RIKSVEGER, TRAFIKANT- OG KJØRETØYTILSYN M.M.	27
3.1. ØKONOMISKE RAMMER	28
3.2. FORVALTNING AV RIKS- OG FYLKESVEG	28
3.3. TRAFIKANT- OG KJØRETØYTILSYN	30
3.4. FORSKNING OG UTVIKLING	36
3.5. NØRSK VEGMUSEUM	39
3.6. DRIFT AV RIKSVEGNETTET	39
3.7. VEDLIKEHOLD AV RIKSVEGNETTET	41
4. VEDERLAG TIL OPS-PROSJEKTER	45
5. RIKSVEGINVESTERINGER	47
5.1. ØKONOMISKE RAMMER	48
5.2. STORE PROSJEKTER	49
5.3. BYMILJØAVTALER OG BYVEKSTAVTALER	52
5.4. PROGRAMOMRÅDENE	53
5.5. NASJONALE TURISTVEGER	62
5.6. FORNYING	64
5.7. PLANLEGGING OG GRUNNERVERV	66
5.8. IKKE RUTEFORDELTE MIDLER	67
6. SKREDSIKRING PÅ RIKSVEG	69
7. E16 OVER FILEFJELL	71
8. E6 VEST FOR ALTA	71
9. KJØP AV RIKSVEGFERJETJENESTER	73

<b>10. MÅLOPPNÅELSE OG VIRKNINGER</b>	<b>77</b>
10.1. MÅL I NASJONAL TRANSPORTPLAN	78
10.2. SAMFUNNSØKONOMISK NYTTE	80
10.3. FRAMKOMMELIGHET	81
10.4. TRAFIKKSIKKERHET	83
10.5. KLIMA OG MILJØ	87
<b>11. TILSKUDDSORDNINGER (UNNTATT BY)</b>	<b>91</b>
11.1. ØKONOMISKE RAMMER	92
11.2. RENTEKOMPENSASJON FOR TRANSPORTILTAK I FYLKENE	92
11.3. TILSKUDD TIL SKREDSIKRING PÅ FYLKESVEGER	92
11.4. TILSKUDD TIL GANG- OG SYKKELVEGER	93
11.5. TILSKUDD TIL FYLKESVEGER INKLUDERT TUNNELSIKKERHETS-FORSKRIFT	93
11.6. TILSKUDD FOR REDUSERTE BOMPENGETAKSTER UTENFOR BYOMRÅDENE	94
<b>12. BYOMRÅDENE</b>	<b>95</b>
12.1. ØKONOMISK RAMME	96
12.2. POST 63 SÆRSKILT TILSKUDD TIL STORE KOLLEKTIVPROSJEKTER	96
12.3. POST 61 BELØNNINGSORDNINGEN FOR BEDRE KOLLEKTIVTRANSPORT MV. OG 64 BELØNNINGSMIDLER TIL BYMILJØ- OG BYVEKSTAVTALER	96
12.4. BYMILJØ- OG BYVEKSTAVTALER	97
12.5. BYUTREDNINGENE	102
12.6. BYPAKKER I MINDRE BYOMRÅDER	103
<b>13. GODSTRANSPORT</b>	<b>105</b>
<b>14. SAMFUNNSSIKKERHET</b>	<b>109</b>
<b>15. INTELLIGENTE TRANSPORTSYSTEMER</b>	<b>113</b>
<b>16. STATENS VEGVESENS INTERNASJONALE VIRKSOMHET</b>	<b>117</b>
<b>17. EFFEKTIV GJENNOMFØRING</b>	<b>121</b>
<b>18. RUTEVISE OMTALER AV INVESTERINGER PÅ RIKSVEGNETTET</b>	<b>127</b>
OMTALE AV PRIORITERINGER INNENFOR DEN ENKELTE RIKSVEGRUTE	130
RUTE 1 E6 RIKSGRENSEN/SVINESUND – OSLO MED TILKNYTNINGER	130
RUTE 2A E18 RIKSGRENSEN/ØRJE – OSLO	138
RUTE 2B E16 RIKSGRENSEN/RIKSÅSEN – HØNEFOSS OG RV 35 HØNEFOSS – HOKKSUND MED TILKNYTNINGER	143
RUTE 3 E18 OSLO – KRISTIANSAND OG E39 KRISTIANSAND – STAVANGER MED TILKNYTNINGER	150
RUTE 4A E39 STAVANGER – BERGEN – ÅLESUND MED TILKNYTNINGER	167
RUTE 4B E39 ÅLESUND – TRONDHEIM	178
RUTE 4C RV 9 KRISTIANSAND – HAUKELIGREND OG RV 13/RV 55 JØSENDAL – VOSS – HELLA – SOGNDAL	184
RUTE 5A E134 DRAMMEN – HAUGESUND MED TILKNYTNINGER	190

RUTE 5B RV 7 HØNEFOSS – BU OG RV 52 GOL – BORLAUG	200
RUTE 5C E16 SANDVIKA – BERGEN MED TILKNYTNINGER	206
RUTE 6A E6 OSLO – TRONDHEIM MED TILKNYTNINGER	217
RUTE 6B RV 3 KOLOMOEN – ULSBERG MED TILKNYTNINGER	227
RUTE 6C RV 15 OTTA - MÅLØY	233
RUTE 6D E136 DOMBÅS – ÅLESUND MED TILKNYTNINGER	238
RUTE 6E RV 70 OPPDAL – KRISTIANSUND MED TILKNYTNINGER	244
RUTE 7 E6 TRONDHEIM – FAUSKE MED TILKNYTNINGER	249
RUTE 8A E6 FAUSKE – NORDKJOSBOTN MED TILKNYTNINGER	257
RUTE 8B E6 NORDKJOSBOTN – KIRKENES MED TILKNYTNINGER	267
<b>VEDLEGG 1- OVERSIKT OVER POTENSIELLE RIKSVEGTILTAK I BYVEKSTAVTALENE</b>	<b>275</b>
OSLO/AKERSHUS	276
BERGEN	278
TRONDHEIM	280
NORD-JÆREN	281
KRISTIANSANDSREGIONEN	282
BUSKERUDBYEN	283
NEDRE GLOMMA	285
GRENDLAND	286
TROMSØ	288
<b>FOTOKREDITERING</b>	<b>289</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. Det er en plan for bruk av midler til forvaltning, trafikant- og kjøretøytilsyn, drift, vedlikehold, investeringer og riksvegferjedrift for de første seks årene av NTP-perioden. De store vegprosjektene er gitt av NTP. Den statlige økonomiske rammen til Statens vegvesen i 2018–2023 er på 199,4 mrd. kr. Dette er en økning på ti prosent i snitt i forhold til 2017 I tillegg kommer 42,9 mrd. kr i annen finansiering, i hovedsak bompenger, og 31 mrd. kr samt bompenger til Nye Veier AS for utvikling av viktige deler av riksvegnettet. Rammen til drift, vedlikehold, trafikant- og kjøretøytilsyn med mer er på 77,5 mrd. kr og rammen til riksveginvesteringer 135,4 mrd. kr inkludert annen finansiering og OPS.

Statens vegvesen skal sammen med de øvrige transportetatene legge til rette for en framtid med samvirkende intelligente transportsystemer og automatisert kjøring, både for biltrafikk, kollektiv- og næringstransport. Denne utviklingen medfører store endringer for samfunnet, transportsektoren og trafikantenes mobilitet og atferd. Den vil legge føringer for etatens virksomhet på flere områder og gi nye utfordringer. Det krever tradisjonell vegbygging, samtidig som vi tar i bruk og legger til rette for ny teknologi. Statens vegvesen skal ivareta en regulatorrolle, blant annet ved å bidra til å utvikle lovgrunnlag og regelverk for ITS og ta en aktiv rolle i internasjonal standardisering og harmonisering.

Regionreformen, opphøring av sams vegadministrasjon og område-gjennomgang vil medføre omstillinger for Statens vegvesen de kommende årene. Etaten skal legge til rette for endringene som disse prosessene medfører, og samtidig nå målene i Nasjonal transportplan 2018–2029. Videre må etaten tilpasse egen organisasjon til det ansvaret som Statens vegvesen vil ha etter at endringene er gjennomført. Effektivisering i Statens vegvesen er et viktig bidrag for å øke etatens gjennomføringsevne.

Statens vegvesen reviderer retningslinjer for styring av vegprosjekter for å sikre effektiv gjennomføring av prosjekter. Det utbeides nye rutiner for kostnadsstyring mellom KS1 og KS2 ved at det skal fastsettes styringsmål ved vedtatt kommunedelplan eller før oppstart av reguleringsplan, og styringsmål før oppstart av prosjektet.

Innenfor trafikant- og kjøretøytilsyn er tunge kjøretøyer uten god nok vinter-utrustning, ulovlig kabotasje og svindel med kjøretøyer en utfordring. I tillegg blir stadig flere eldre førere i trafikken. Om lag 30 pst. av dem som omkom i trafikken brukte ikke bilbelte. Statens vegvesen vil i perioden prioritere målrettet, risikobasert tilsyn og kontroll med kjøretøyer, førere og virksomheter hvor det er høy risiko for overtredelse av regelverket. Det skal være et høyt nivå på føreropplæring og førerprøve. Etaten 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. Digitaliseringen vil fortsette.

Gjennomsnittsrammen for perioden 2018–2023 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 i hovedsak 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 2017 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 trafikkarlig eller at framkommeligheten reduseres vesentlig. Deretter prioriteres skader som kan føre til konsekvenser for trafikksikkerhet og framkommelighet.

Det er fortsatt et betydelig vedlikeholds- etterslep, 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, særlig som følge av utbedring av tunneler. De planlagte tunnelutbedringene krever betydelige midler,

derfor kan vi ikke hindre økning i vedlikeholdsetterslepet for enkelte andre vegobjekter.

Rammen til Statens vegvesens riksveginvesteringer ligger om lag fem pst. over 2017. 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. Statens vegvesen prioriterer også 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. 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 og effektivisere planleggingen og gjennomføringen av prosjekter ved bedre styring og mer strekningsvis utbygging. Det innføres nye rutiner for kostnadsstyring. For planleggingstiden skal forutsigbarhet bedres blant annet ved mer bruk av statlig plan. Det har vært dialog mellom Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Bane NOR angående koordinering av prosjekter.

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 lagt til grunn 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 programområdet tiltak i bymiljø- og byvekstavtaler er det avsatt om lag 10,6 mrd. kr i 2018–2023. I tillegg er det avsatt om lag 8,6 mrd. kr til belønningsordningene. Midlene på disse to postene skal ses i sammenheng. Det er avsatt om lag 8,6 mrd. kr til tilskudd til store fylkeskommunale kollektivtrafikkprosjekter i de fire største byområdene. Det er inngått avtaler med Trondheim/Trøndelag, Oslo/Akershus, Bergen/Hordaland og Nord-Jæren, og det 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 2,8

mrd. kr. Sparte transportkostnader er beregnet til 70,7 mrd. kr. Virkning av bymiljø- og byvekstavtalene og Nye Veiers prosjekter inngår ikke i tallet. Prosjektene gir til dels store gevinster i form av reduserte transportkostnader.

Beregnet reduksjon i reisetid er til sammen 2,5 timer. Det åpnes 440 km ny veg hvorav 105 km er firefeltsveg og 60 km to-/ trefeltsveg med midtdeler. Videre blir 255 km riksveg tilrettelagt for gående og syklende. Det bygges om lag 370 holdeplasser og 40 kollektivknutepunkter med universell utforming.

Om lag 1 500 km riksveg vil oppnå nødvendig standard for å hindre alvorlige utforkjøringsulykker. Antall drepte og hardt skadde reduseres med 25 pr. år som følge av investeringstiltakene, i tillegg til effekten av tiltak blant annet innenfor trafikant og kjøretøy.

Klimagassutslippene fra vegtrafikken ventes å reduseres vesentlig som følge av null- og lavutslippskjøretøyer og nullvekstmålet i byene. Utbyggingen av vegprosjekter reduserer i tillegg utslippene noe.

Statens vegvesen vil i perioden jobbe aktivt for å redusere kostnader. Etaten utarbeider nye rutiner for kostnadsstyring. Det skal planlegges og bygges lengre, mer sammenhengende strekninger enn tidligere, og mindre prosjekter skal i større grad samles i prosjektpakker. Reguleringsplanarbeidet skal i større grad startes direkte etter godkjent KVV/KS1. Det er i tillegg en ambisjon å redusere interne og administrative kostnader med 140 mill. kr hvert år.

Ansvar for planlegging og drift av fylkesvegene overføres fra 2020 fra Statens vegvesen til regionalt folkevalgt nivå. Rammene i handlingsprogrammet omfatter foreløpig midler til sams vegadministrasjon. Dette vil bli korrigert i statsbudsjettet for 2020.



# 1. På veg for et bedre samfunn



Handlingsprogrammet for 2018–2023 er Statens vegvesens konkretisering av første seksårsperiode av Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Et viktig tema i planen er ny teknologi. Statens vegvesen skal sammen med de andre aktørene i sektoren tilrettelegge for framtidens transportsystem, og gjennom dette bidra til bedre framkommelighet, trafiksikkerhet og klima og miljø. Transportsystemet vil bestå av flere transportformer og aktører enn i dag, og dagens grenser mellom de ulike delene av transportsektoren vil endres.

Brukerperspektivet og trafikantenes samlede transporttilbud blir viktig. Statens vegvesen vil tilrettelegge for digitalisering og automatiserte kjøretøyer og annen samvirkende ITS. Statens vegvesens rolle som regulator forventes å få større betydning. Dette vil omfatte lovverk, datasikkerhet og personvern, regulering, sertifisering og standardisering. Videre skal etaten sikre tilgjengelighet og eierskap for data, tilrettelegging for lav- og nullutslippskjøretøyer og tilpasning av infrastrukturen. Arbeidet vil skje i 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.

Nullvisjonen for trafiksikkerhet krever bred innsats i perioden innenfor 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.

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

Nullvekstmålet for personbiltrafikken i de største byområdene skal bidra til å nå klimamålet og 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, gåing og sykling på riksveg, gjør grunnlagsarbeidet for byvekstavtaler på vegne av Samferdselsdepartementet og legger til rette for at bompengesystemer kan brukes som ett av flere virkemidler for å regulere biltrafikken i byområder. Etaten vil bidra til å tilrettelegge for sammenhengende nett for gående og syklende i mindre byområder og tiltak på skoleveg.

Statens vegvesen skal styrke sin gjennomføringsevne blant annet ved bedre styring av utbyggingsprosjekter. 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 konseptvalgutredning er behandlet i regjeringen, ved bruk av silingsrapport og



reguleringsplan uten å gå via kommunedelplan, ved økt bruk av statlig plan og ved samling av mindre tiltak i prosjektpakker. Det utarbeides nye rutiner for kostnadsstyring av planfasen til vegprosjekter, hvor Samferdselsdepartementet fastsetter styringsmål ved vedtatt kommunedelplan eller før oppstart av 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 mer effektiv gjennomføring av prosjekter i alle faser (planlegging, bygging, drift og vedlikehold). Strategien fastsetter en tydelig retning for organisasjonens arbeid med bekjempelse av sosial dumping, og en ambisjon om gjennomføring uten alvorlige skader. Kontraksstrategien innebærer prosjekttilpasset entreprisform med blant annet mer totalentreprise. Modellbasert prosjektgjennomføring er førstevalget. Bransjesamarbeidet fortsetter, blant annet med sikte på lavere konfliktnivå.

Innenfor ferjedriften skal innkjøpsprosessene profesjonaliseres ytterligere og betaling med AutoPASS innføres. På veg- og transportområdet videreutvikles arbeidsprosesser tilpasset hensiktsmessige IT-verktøy og digitalisering gjennom blant annet bruk av BIM (informasjonsmodeller). Innenfor trafikanter- og kjøretøyområdet utvikles selvbetjeningsløsninger og andre digitale løsninger, og tjenestestrukturen revurderes. Etatens interne kostnader skal reduseres med om lag ti prosent i løpet av perioden. Dette vil innebære økte IKT-utgifter, og at bemanningen gradvis må reduseres.

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

Statens vegvesen skal arbeide for å fremme likestilling og skape et samfunn uten diskriminering. Både i rollen som arbeidsgiver og 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 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 beskriver områder hvor etaten har et spesielt utviklingsbehov eller et ønske om å tydeliggjøre sin 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. Økonomisk ramme

De økonomiske rammene i Meld. St. 33 (2016–2018) *Nasjonal transportplan 2018–2029* ligger til grunn for rammene i handlingsprogrammet, som er vist i tabell 2.1. Imidlertid er om lag 100 mill. kr flyttet fra post 36 og 37 til post 30. Videre er det flyttet om lag 1,5 mrd. kr fra post 72 til post 30 pga. redusert behov for midler på post 72, grunnet endring i forventet kostnads- og inntektsutvikling.

Tabell 2.1. Statlige økonomiske rammer til vegformål pr. post i handlingsprogrammet, basert på 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.	77 490	89 220	166 710
Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter	14 770	8 560	23 330
Post 30 Riksveginvesteringer	88 310	136 220	224 530
Post 31 Skredsikring	3 460	9 090	12 550
Post 36 E16 over Filefjell	460	–	460
Post 37 E6 vest for Alta	150	–	150
Post 62 Skredsikring fylkesveger	4 560	7 680	12 240
Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester	8 170	9 350	17 520
<b>Sum kap. 1320 Statens vegvesen ekskl. post 61 og 63*</b>	<b>197 370</b>	<b>260 120</b>	<b>457 490</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	2 165	2 780
<b>Sum kap. 1320 Statens vegvesen inkl. post 61 og 63</b>	<b>199 395</b>	<b>263 700</b>	<b>463 095</b>
Kap. 1321 Nye Veier AS	31 460	31 450	62 910
Tilskudd fylkesveger inkl. tunnelsikkerhetsforskriften	7 950	7 960	15 910
Kap. 1330 Post 75 Tilskudd for reduserte bompenger utenfor byområdene	3 060	3 060	6 120
<b>Sum statlig økonomisk ramme til vegformål</b>	<b>241 865</b>	<b>306 170</b>	<b>548 035</b>
Ekstern finansiering av riksveg ekskl. Nye Veier AS	42 900	61 100	104 000
Kap. 1330 post 61 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport m.v.	5 240	0	5 240
Kap. 1330 Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter*	8 650	15 980	24 630
Kap. 1330 post 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler	3 350	8 830	12 180

\*Ses i sammenheng med post 30.x Bymiljøavtaler og byvekstavtaler

Den statlige rammen til vegformål i 2018–2029 i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* ekskludert Nye Veier AS er på 548 mrd. 2018–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 inkludert Nye Veier AS. Dette er anslått til 104 mrd. kr i handlingsprogrammet, men da eksklusive Nye Veier.

44 pst. av de totale statlige midlene og 41 pst. av de statlige investeringsmidlene er avsatt til første seksårsperiode. Den statlige rammen til vegformål i handlingsprogrammet for perioden 2018–2023 er 242 mrd. 2018–kr.

Midlene er fordelt mellom årene i perioden ut fra hensynet til en tilnærmet lineær opptrapping av den totale rammen gjennom perioden. Utgangspunktet er gitt i statsbudsjettet for 2018 (Prop. 1 S). I tillegg er

det tatt hensyn til bundne prosjekter, forskriftsfestede krav, opprettholdelse av normal drift og forvaltning samt rasjonell anleggsdrift.

### 2.3. Hovedprioriteringer i handlingsprogrammet

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 trafikksikkerheten prioriteres, spesielt vinterdriften. Videre prioriteres 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 trafikkarfarlig eller at framkommeligheten reduseres vesentlig
2. Rette opp skader og slitasje som kan føre til konsekvenser for trafikksikkerhet 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

Kravene i tunnelsikkerhetsforskriften skal innfris for TEN-T-tunnelene innen 2021 og for de resterende riksveggtunnelene innen 2023. Dette binder det meste av midlene 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. På grunn av de økte kostnadene til utbedring av tunneler har det ikke vært mulig å prioritere betydelige midler til å ta igjen forfallet på bruene. Basert på bruinspeksjoner prioriteres bruer med alvorlige skader og avvik mhp. bæreevne og trafikksikkerhet med tiltak som finansieres over post 23.7 Vedlikehold av riksveger. Økt innsats for å utbedre forfall på bruene vil bli prioritert etter 2023.

De økonomiske rammene til vedlikehold (post 23.7) 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 utbedring av tunnelene 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 av meldingen. Prioriteringene er nærmere omtalt i kapittel 18.

Innenfor programområdene prioriteres de ni utbedringsstrekningene som er omtalt i stortingsmeldingen samt ytterligere fire strekninger, jf. kapittel 5.4. Ferjekaiene utbedres for å kunne tilrettelegge for 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 fordi utbedringene på lange strekninger med lite trafikk og relativt få ulykker vil innebære store kostnader. Det er prioritert sykkelveg- og skoleveg-tiltak, 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 bymiljø- og byvekst-avtaler i de ni største byområdene. Disse midlene vil bli fordelt i forbindelse med inngåelse av avtalene, men en bruttoliste over aktuelle tiltak på riksveg er vist i vedlegg 1.

Statens vegvesen vil videreutvikle sin rolle som regulator og tilrettelegger for ny teknologi og digitale løsninger, samtidig som virksomheten skal effektiviseres. Det avsettes 450 mill. kr 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. Reformer i veisektoren*, jf. Innst. 362 S (2014–2015). Selskapets portefølje ble fastsatt gjennom Stortingets behandling av meldingen, med endringer bestemt av Samferdselsdepartementet i 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 Trøndelag

- E6 Mjøsregionen: Utbyggingen omfatter strekningen E6 Kolomoen – Ensby og vil gi sammenhengende firefeltsveg fra Oslo til Ensby i Øyer kommune
- E18 Langangen – Grimstad: Utbyggingen vil gi sammenhengende firefeltsveg 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

Nye Veiers strekninger inngår ikke i de strekningene hvor det er prioritert programområdemidler. Det er prioritert strekninger hvor det ikke er planlagt større utbygginger i overskuelig framtid eller hvor tilstanden er kritisk.

### Tverretatlig samarbeid

Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Kystverket og Avinor har samarbeidet om utarbeidelse av grunnlag for Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Etatene vil fortsette å samarbeide for å bygge, drifte og vedlikeholde transport-

infrastrukturen effektivt. Prosjekter og tiltak skal samordnes i tid der dette er hensiktsmessig og tilpasses behovet i hvert enkelt tilfelle. Se kapittel 18 for omtale av konkrete prosjekter hvor dette er aktuelt.

### Regionreformen

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 fylkesvegene, 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 skal bidra aktivt i gjennomføringen av regionreformen ved å tilrettelegge for å overføre deler av sin regionale vegadministrasjon til fylkeskommunene. Videre må etaten tilpasse egen organisasjon til det ansvaret som Statens vegvesen vil ha etter at regionreformen er gjennomført. Arbeidet med å utvide en ny organisasjon har startet i Statens vegvesen.

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 med eventuelle ressurser fra Vegdirektoratet og ledet av regionveg-sjefene, utgjør den felles regionale vegadministrasjonen for riks- og fylkesveg. 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 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, samfunnssikkerhet, 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.

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.

Arbeidet knyttet til gjennomføring av regionreformen vil bli ressurskrevende. Endret ramme til Statens vegvesen fra 2020 som følge av regionreformen er ikke utredet. Handlingsprogrammets rammer er derfor ikke justert for dette.

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 bompengeselskaper, samt omlegging av takst- og rabattstrukturen med avvikling av forskuddsbaserte rabatter. Samferdselsdepartementet har gitt føringer for en ny rolle- og ansvarsdeling mellom de regionale bompengeselskapene og Statens vegvesen, der de operasjonelle oppgavene i større grad 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. Viktige deler av implementering av reformen vil 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 benyttes i Nasjonal transportplan og handlingsprogrammet er hentet fra grunnprognosene. Disse bygger på befolkningsframskrivinger fra Statistisk sentralbyrå og forutsetninger om økonomisk utvikling fra Perspektivmeldingen. I framskrivningene er det lagt til grunn investeringstiltak som er igangsatt og en videreføring av dagens virkemiddelbruk. I anslagene over trafikkutviklingen er det ikke forutsatt endringer i framtidig drivstoffforbruk eller priser. Tabell 2.2 viser framskrivinger av trafikkveksten fra 2017, for perioden 2016–2030. 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 fotgjenger og 5 pst. som syklist.

I framskrivningene av klimagassutslipp i Perspektivmeldingen er det forutsatt at dagens klimapolitikk videreføres, 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, forutsettes videreført. Nye virkemidler inngår ikke. Beregningene av hvordan dagens politikk påvirker framtidige utslipp er beheftet med usikkerhet. Utslippene fra vegtrafikken er anslått å reduseres fra 10,3 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i 2015 til 8,4 mill. tonn i 2030.

Tabell 2.2. Framskrivinger av henholdsvis trafikkarbeid (kjøretøy-km) og transportarbeid (person-/tonn-km) for person- og godstransport (kilde: TØI-rapport 1554/2017 og 1555/2017)

Økning i trafikkarbeid, lette biler, 2016–2030 (%)	Økning i trafikkarbeid, tunge biler, 2016–2030 (%)	Økning i transportarbeid, personreiser, 2016–2023 (%)	Økning i transportarbeid godstransport, inkl. transitt av malm, ekskl. olje og naturgass, 2016–2030 (%)
18,3	34,0	16,6	22,5

### 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	2 755	2 785	2 785	2 785	2 785	2 785	16 680
23.2 Trafikant- og kjøretøytilsyn	2 370	2 390	2 330	2 120	2 050	2 010	13 270
23.3 FoU	100	110	110	110	110	110	650
23.4 Norsk vegmuseum	65	45	35	35	35	35	250
23.6 Drift av riksveger	3 670	3 700	3 950	3 970	3 990	4 060	23 340
23.7 Vedlikehold av riksveger	2 800	4 000	4 020	4 160	4 110	4 210	23 300
<b>Sum post 23*</b>	<b>11 760</b>	<b>13 030</b>	<b>13 230</b>	<b>13 180</b>	<b>13 080</b>	<b>13 210</b>	<b>77 490</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 16,7 mrd. kr til forvaltning av riks- og fylkesveger i perioden 2018-2023, inkludert 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 vegtrafikksikkerhet, areal- og transportplanlegging, kollektivtrafikk og miljøarbeid, både nasjonalt, regionalt og lokalt. Etaten bidrar også i betydelig grad til å opprettholde 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 vegrelaterte 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 vegtrafikksentralene, samt oppstart av piloter innen samvirkende ITS som omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Fra 2019 vil sentrale systemer for innsamling og bearbeiding av trafikkdata være ferdigstilt.

Statens vegvesen har innført et system for porteføljestyring av virksomhetsutviklings tiltak, 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 (vare-distribusjon i by) og «mobilitet som en tjeneste» (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 om lag 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). Jf. tabell 3.2. Vi viser for øvrig til kapittel 15 om ITS.

Tabell 3.2. Fordeling av ramme til ITS-piloter. Mill. 2018-kr.

Post	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
Sum	50	50	75	75	100	100	450

### 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 13,3 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 framkommelighet, trafiksikkerhet, miljø, like konkurransevilkår og forbrukerrettigheter 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 budsjettramme 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.

### Tilsyns- og kontrollvirksomhet

Statens vegvesen vil i perioden prioritere risikobasert tilsyns- og kontrollvirksomhet, som blant annet 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) *Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*. Formalisering av samarbeidet med andre etater skal prioriteres. Kontrollområdet omfatter blant annet kontroll av tunge kjøretøyer, herunder kjøre- og hviletid, bremses, ulovlig kabotasje og avgassrensing. Innsatsen innenfor utekontroll prioriteres høyt. På vinterstid prioriteres særlig kontroll av

vinterutrustning i form av dekk og kjetting og sjåførar utan tilstrekkelig kompetanse til å ferdes på norske vinterveger. 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. Parallelt med tilsyns- og kontrollvirksomheten vil Statens vegvesen se på muligheten for å utvikle konkrete tiltak for å påvirke trafiksikkerhetskultur og sikkerhetsstyring i transportbedrifter.

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 sikre lovhjemler for å hindre at kjøretøyer som

ikke har forhold i orden kan kjøre videre etter endt kontroll.

Statens vegvesen godkjenner og fører tilsyn med virksomheter som bilverksteder, kontrollorganer for periodisk kjøretøykontroll, trafikkskoler, kursarrangører og læresteder, og godkjenner trafikkklærere 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 skal 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 langs rv 93 i Finnmark. Foto: Monica Knoff

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 trafikksikkerheten. 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. Etaten 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.

### Føreropplæring

Et høyt nivå på føreropplæring og førerprøve er viktig for trafikksikkerheten. En revidert føreropplæring ble iverksatt fra 2017. Riktig kompetanse hos trafikkklærerne 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 regodkjenningsordning for trafikkklærere.

Etaten vil i perioden 2018–2023 prioritere arbeid med å kvalitetssikre førerprøven og gjennomføringen av denne. Dette omfatter justering av forskrifter, sikring av kompetanse hos trafikkklærere 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 trafikksikre 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 trafikksikkerhetsaktører og forsikringsbransjen.

Som et ledd i å hindre ulovlig aktivitet på teoretisk og praktisk førerprøve vil Statens vegvesen, i samarbeid med berørte aktører, 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 og prøver knyttet til blant annet arbeidsvarsling og vintervedlikehold. Andre etater benytter Staten vegvesen for å gjennomføre prøver. Dette gjelder for personer som skal transportere farlig gods for Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, og 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.

Statens vegvesen vil se regelverket for førere som driver yrkesmessig transport av personer og gods med kjøretøyer som har totalvekt under 3,5 tonn. Førere av disse kjøretøyene har i yrkesmessig sammenheng et enklere regelverk å forholde seg til, noe som kan skape marked for useriøse aktører og på den måten påvirke trafikksikkerheten negativt. Statens vegvesen vil inngå et samarbeid med relevante bransjeorganisasjoner i dette arbeidet.

### Tjenestetilbud

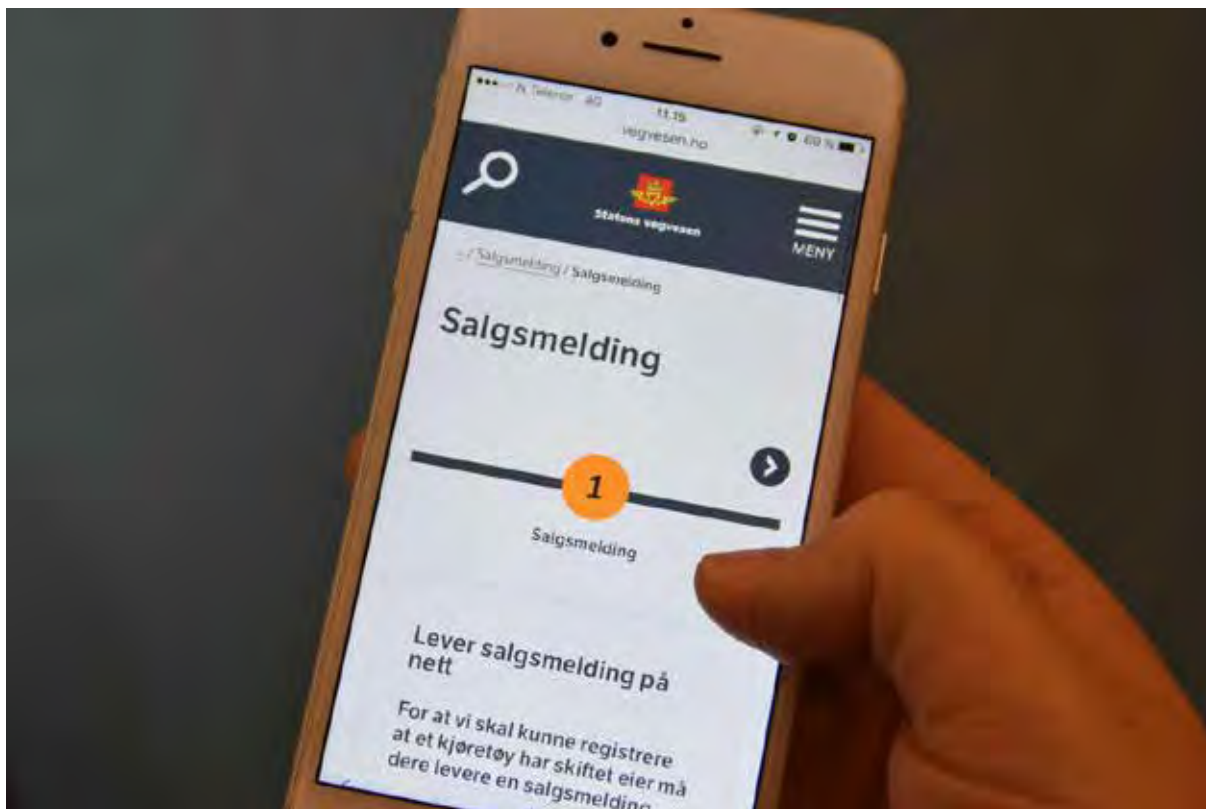
organisasjonen utfører sitt samfunnsoppdrag med optimal bruk av ressurser. Arbeidet med å utvikle digitale løsninger innenfor trafikant- og kjøretøyområdet videreføres i tråd med brukernes forventninger.

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, blant annet med mye større mobilitet hos brukere, bedre infrastruktur og muligheter for nettbaserte tjenester. Det har derfor vært nødvendig å gjøre en vurdering av tjenestestrukturen på trafikant- og kjøretøyområdet. Etaten vil fortsette arbeidet med en helhetlig plan for tjenestestruktur i perioden, blant annet for å tilpasse tilbudet til det endrede

brugerbehovet som digitale løsninger genererer. Målet er et bedre samlet tilbud til en lavere kostnad. Dette underbygges av områdegjennomgangen fra Finansdepartementet.

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. Viktige forutsetninger for å lykkes med en slik omstilling er at publikum tar i bruk digitale løsninger og at etaten har gode prosesser for å ta ut gevinstene.

Statens vegvesen samarbeider med Helse- direktoratet, 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. Etaten 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 landegrensene.



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

### Regelverktutvikling

Utviklingen av ny teknologi innenfor kjøretøyområdet går raskt. Sammenkobling av stadig flere og bedre førerstøttesystemer bidrar til økt trafikkikkerhet, fordi mange alvorlige trafikkulykker skyldes førerfeil. Statens vegvesen har i samarbeid med Samferdselsdepartementet gjennomført et lov- og forskriftsarbeid for å kunne tillate utprøving av automatiserte kjøretøyer. Samtidig jobbes det internasjonalt med å utvikle regelverk med funksjonelle krav til automatiserte 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 perioden 2018–2023, 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 ønsket fra godstransportnæringen om å endre tillatte vekter og dimensjoner på

norske veger. Med bakgrunn i et anmodningsvedtak fra Stortinget skal det gjennomføres en prøveordning med 74 tonn totalvekt for tømmervogntog på en avgrenset del av vegnettet. I en ordning som vil være begrenset i omfang og tid vil Statens vegvesen gi dispensasjon for de aktuelle kjøretøyene. En mer omfattende prøveordning, eller en eventuell permanent ordning på sikt, fordrer 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. Det gjennomføres tiltak i perioden 2018–2023 for å tilpasse vegnettet til modulvogntog, jf. kapittel 5.4.

### Trafikksikkerhetskampanjer

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 2018–2023 vil det lanseres en ny kampanje med temaet oppmerksomhet i trafikken. Det skal også fokuseres videre på samspillet mellom

syklister og bilister. 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.

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.



Testing av materialprøver ved etatens laboratorium. Foto: Knut Opeide

### 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 knyttet til behovet for kunnskap innenfor 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

Tverretatlig 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 gir 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 energi-kilder 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 til å ta opp faglige problem-

stillinger i en bredde som Statens vegvesen alene ikke vil ha mulighet til, og til 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 enkelte vegprosjekter, spesielt Ferjefri E39. Videre deltar Statens vegvesen 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. Bylogistikk.	Drift/vedlikehold av gang- og sykkelveger. Bruvedlikehold. Sikkerhet i vegtunneler. Vegutforming.			
<b>Nye prosjekter fra 2018</b>				
Automatiserte transporter. Håndtering av natur- og skredfare.	Framtidens vegteknologi. Risikobasert forvaltning av vegsystemet. Handlingsprogram for vinterdrift.	Automatisert kjøring.	Kostnadseffektive støytiltak.	
<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>				
Teknologi og ITS. Transportanalyse og metodeutvikling. Miljø og klimatilpasning (inkl. skred). Sikkerhet og beredskap.	Samarbeid med Bane NOR og Nye Veier AS.			Effektivi-sering av planlegging og gjennom-føring av prosjekter.
<b>Forskningsrådet, Innovasjon Norge, Enova (pågår til dels i hele perioden)</b>				
Automatiserte transporter. 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

I statsbudsjettet for 2016 la regjeringen opp til at Norsk kjøretøyhistorisk museum skulle bli en integrert del av Norsk vegmuseum. Hensikten er å legge til rette for et sterkt faglig nasjonalt museums- miljø for veg og kjøretøy. 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 nytt kjøretøyhistorisk museumsbygg. Videre inngår midler til drift av museet og noe regional virksomhet.

Sammenslåingen ferdigstilles våren 2019 og vil gi et vegmuseum som riksanlegg for helhetlig formidling av samferdsels- sektoren. Vår kulturarv knyttet til veg og kjøretøy vil 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.

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 i dag gjennom 2 000 m<sup>2</sup> innendørs utstillinger og et friluftsmuseum på om lag 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.

Trafikksikkerhetssenteret er lokalisert til Norsk vegmuseum. I samarbeid med Trygg

Trafikk tilbyr museet et undervisnings- opplegg hvor 2 500 skoleelever årlig gjennomgår opplæring i grunnleggende trafikksikkerhetsprinsipper.

Norsk vegmuseum har fagansvar for historiske veger, bruer og andre vegrelaterte kulturminner, deriblant vegminner i Nasjonal verneplan. Museet koordinerer også etatens regionale museale arbeid med å ta vare på egne kulturminner. Årlig holdes det flere nasjonale og internasjonale fagseminarer og det publiseres årbøker, artikler og veggistoriske bøker.

### 3.6. Drift av riksvegnettet

Det er lagt til grunn en ramme på om lag 23,3 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. Rammene er 509 mill. kr lavere enn i stortingsmeldingen om NTP på grunn av at en del vegprosjekter åpner senere enn antatt. Midlene er overført til post 23.1 og 23.2 og vil bli benyttet til digitalisering.

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 trafikksikkerheten. Forfallet bidrar dessuten til redusert framkommelighet og trafikksikkerhet, 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 trafikanter, inkludert gående og syklende, skal tilbys sikker og pålitelig framkommelighet hele året, samtidig som natur og miljøforhold langs vegene ivaretas. Tiltak som ivaretar trafikk-sikkerheten 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.

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 og ivaretagelse av byggherrens HMS-ansvar. Fra 2018 føres også byggherrekostnader knyttet til drift av fylkesveg på post 23.6 Drift av riksveger. Konsekvensen av overføring av oppgavene innenfor sams vegadministrasjon til fylkeskommunen fra 2020 er ikke innarbeidet.

## 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. Tunnelutbedringstiltak er konkretisert i tunnelutbedringsprogrammet i vedlegg 2.

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, 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. Dette 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 33 mrd. kroner med et usikkerhetsspenn på 28–46 mrd. kr 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 framkommelighet. 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 trafikksikkerhet 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 trafikk-sikkerhet 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 tunnel-sikkerhetsforskriften, 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 rensbassengene langs vegnettet har behov for vedlikehold. Klimaendringene vil også ha innvirkning på behovet for tiltak på dreneringssystemet.

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

### 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 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 drens-systemet 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, fauna-passasjer, 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 og ivaretagelse av byggherrens HMS-ansvar. Fra 2018 føres også byggherrekostnader knyttet til vedlikehold av fylkesveg på post 23.7 Vedlikehold av riksveger. Konsekvensen av overføring av oppgavene innenfor sams vegadministrasjon til fylkeskommunen fra 2020 er ikke innarbeidet.

## 4. Vederlag til OPS-prosjekter



## Økonomiske rammer

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

Post	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018-2023
Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter	990	1 330	1 890	2 590	3 880	4 090	14 770

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 om lag ti km to- og trefelts veg, med om lag 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 m lang Sotrabru og fire andre brukonstruksjoner med en total lengde på 550 m. Prosjektet omfatter i tillegg om lag seks km tunnel. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. Det forventes stortingsvedtak vinteren/våren 2018 og byggestart i 2020.
3. E10/rv 85 Tjeldsund-Gullesfjordbotn-Langvassbukt i Nordland og Troms omfatter om lag 80 km ny veg med om lag 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 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 på post 30. Mill. 2018-kr.

Post	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018-2023
Post 30.1 Store prosjekter	8 020	6 650	6 580	6 570	6 810	7 480	42 110
Post 30.x Bymiljøavtaler og byvekstavtaler*	300	930	1 700	2 300	2 700	2 700	10 640
Post 30.4 Programområdene	1 660	1 990	2 070	2 860	3 160	3 580	15 320
<i>Utbedringstiltak inkl. utbedringsstrekninger</i>	620	1 120	1 160	1 660	2 010	1 800	8 370
<i>Tilrettelegging for gående og syklende</i>	300	260	200	330	270	520	1 880
<i>Trafikksikkerhetstiltak</i>	500	410	540	600	600	820	3 470
<i>Miljøtiltak</i>	60	80	60	90	80	170	540
<i>Kollektivtrafikktiltak og universell utforming</i>	80	60	70	90	150	220	670
<i>Servicetiltak</i>	100	50	40	90	50	50	380
Post 30.5 Nasjonale turistveger	180	170	170	170	150	140	980
Post 30.6 Fornyng	2 290	2 160	2 040	1 420	1 110	1 190	10 210
<i>- tunnelutbedring</i>	2 100	1 780	1 580	1 100	760	950	8 270
<i>- annet forfall</i>	190	380	460	320	350	240	1 940
Post 30.7 Planlegging	1 020	940	910	1 010	970	970	5 820
Post 30.8 Grunnerverv	70	150	190	130	230	380	1 150
Post 30.9 Ikke rutefordelte midler	440	410	370	330	290	250	2 090
<b>Sum post 30</b>	<b>13 980</b>	<b>13 400</b>	<b>14 030</b>	<b>14 790</b>	<b>15 420</b>	<b>16 700</b>	<b>88 320</b>

\*Midlene skal ses i sammenheng med post 63 kap. 1330, Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter



Tabell 5.2. Fordeling av økonomisk ramme for riksveginvesteringer på post 30 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	2 440	10
<b>2. Oslo – Ørje/Magnor</b> E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo E16 Riksgrensen/Riksåsen – Hønefoss og rv 35 Hønefoss – Hokksund med tilknytninger	2 135 1 560	2 210 1 550
<b>3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger</b> E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger	10 690	14 060
<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 Jøsendal – Voss – Hella – Sogndal	13 320 3 530 1 330	9 770 820 30
<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	6 000 1 210 5 640	2 790 0 3 160
<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	6 180 1 470 430 2 430 600	3 890 0 0 1 180 750
<b>7. Trondheim – Bodø med armer mot Sverige</b> E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger	6 200	1 500
<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	5 320 3 640	820 320
<b>Sum rutefordelte midler</b>	<b>74 125</b>	<b>42 860</b>
Bymiljøavtaler og byvekstvtaler	10 640	
ITS-piloter og døgnhvileplasser	475	
Nasjonale turistveger	980	
Ikke rutefordelte midler	2 090	
<b>Sum post 30</b>	<b>88 310</b>	<b>42 860</b>

## 5.2. Store prosjekter

Det er lagt til grunn omlag 42,1 mrd. kr i statlige midler til store prosjekter i perioden 2018–2023. I tillegg er det lagt til grunn omlag 39,5 mrd. kr i annen finansiering (ekskl. Nye Veier), 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.

mill. kr bli åpnet for trafikk og 17 bli startet opp/videreført, jf. tabell 5.3. Det vises til nærmere omtale i kapittel 18.

I løpet av perioden 2018–2023 vil 30 store prosjekter med kostnadsoverslag over 500

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.

Prosjekter > 500 mill. kr	Korridor	Fylke
<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 – Linnest	3	Buskerud
Rv 282 Holmenbrua	3	Buskerud
E39 Svevatjørn – 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 – Bjørge	5	Oppland
E6 Vindåsliene – Korporalsbrua	6	Trøndelag
E6 Jaktøya – Klett – Sentervegen	6	Trøndelag
Rv 706 Nylandsbrua med tilknytninger	6	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 Sørkjosfjellet	8	Troms
E6 Kvænangsfjellet	8	Troms
E6 Tana bru	8	Finnmark

Prosjekter > 500 mill. kr	Korridor	Fylke
<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 Sjøa – Otta	6	Oppland
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 1 100 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 trafikk-sikkerheten, 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*. Staten 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 på bakgrunn av planavklaring, 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.

For 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. Bymiljøavtaler og byvekstavtaler

Det er lagt til grunn om lag 10,6 mrd. kr i statlige midler til programområdetiltak langs riksveg i de ni byområdene som er aktuelle for bymiljø- eller byvekstavtaler. Bompenger kommer i tillegg. Det legges opp til en opptrapping av rammene i løpet av perioden. Bymiljø- og byvekstavtalene omfattes også av annen statlig finansiering gjennom 50 pst. statlig tilskudd til store fylkeskommunale kollektivprosjekter og belønningsmidler. Disse midlene bevilges over kap. 1330 post 63 og 64, og er nærmere omtalt i kapittel 12. Midlene til programområdetiltak og tilskudd til store kollektivprosjekter skal ses i sammenheng. Belønningsmidlene over post 61 gjelder for de byene som ennå ikke har inngått bymiljø- eller byvekstavtaler.

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. En mer detaljert omtale av bymiljø- og byvekstavtaler er gitt i kapittel 12 om byområder.

Midlene til programområdetiltak i de ni byområdene skal benyttes til kollektivfelt, holdeplasser, knutepunkter, innfarts-parkering, 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 om bymiljø- og byvekstavtaler. I de fire avtalene som er inngått i 2016 eller 2017 for perioden fram til 2023, er det lagt til grunn til sammen vel 800 mill. kr per år i statlige programområdemidler til riksvegtiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing. I perioden 2015–2018 er det bevilget til sammen 780 mill. kr til slike tiltak, hvorav 300 mill. kr i 2018. Det er forutsatt at rammene vil øke utover i perioden.

I vedlegg 1 er det gitt eksempler på programområdetiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing langs 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. Tiltak vil bli fastsatt gjennom forhandlingene om avtaler.

## 5.4. Programområdene

Tiltak innenfor programområdene er målrettede tiltak innenfor disse områdene:

- Utbedringstiltak inkludert utbedringsstrekninger
- Tilrettelegging for gående og syklende
- Trafikksikkerhetstiltak

- Miljøtiltak
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming
- Servicetiltak

Det er lagt til grunn om lag 15,3 mrd. kr i samlet ramme til programområdene i perioden 2018–2023.



Foto: Knut Opeide

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 det 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 8,4 mrd. kr i statlige midler til utbedringstiltak i perioden 2018–2023. I tillegg er det lagt til grunn om lag 1,9 mrd. kr i annen finansiering. Av dette er om lag 3,7 mrd. kr knyttet til utbedringsstrekninger, som består av ulike typer programområdetiltak. Om lag 1,4 mrd. kr er knyttet til nødvendige tiltak på ferjekaiene for å kunne innfri miljøkravene i nye ferjekontrakter. Videre er det lagt til grunn 400 mill. kr til tiltak for å åpne riksvegnettet for modulvogntog, jf. omtale i kapittel 13, og 225 mill. kr til ITS-piloter. Øvrige midler er fordelt mellom forsterkning av veg, rehabilitering av bruer, rehabilitering av vegutstyr og miljø og kurveutretting. Nedenfor er det gitt en nærmere beskrivelse av utbedringsstrekningene.

### *Utbedringsstrekninger – prosjektomtale*

I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er det forutsatt 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 delstrekninger. Tiltakene som gjennomføres langs utbedringsstrekningene vil bidra til bedre framkommelighet, trafiksikkerhet, 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 i sammenheng med en eventuell framtidig bypakke for Larvik. Midlene utgjør statlig andel til 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 at det blir tilslutning til et bompengebidrag på om lag 580 mill. kr. 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 satt av om lag 300 mill. kr til utbedring av strekningen, i tillegg til 30 mill. kr i tilskuddsmidler. Midlene planlegges brukt til strekningene Bjørnara – Optestøyl, Besteland S – Helle N, samt Rotemo – Lunden. Det legges opp til videreføring av den standarden som er på Sandnes – Harstadberget, dvs. utvidelse til 7,5 meter bredde, forsterkning, utbedring av side-terreng og dimensjonering for 80 km/t i fartsgrense.

*Korridor 5*E16 Fagernes – Øye

Det er satt av 430 mill. kr til utbedring av strekningen. Tiltak på delstrekningene Øylo – Ryfoss og Ryfoss – Hande prioriteres i perioden. Det legges opp til breddeutvidelse, 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 Hande i sør til Kvam i nord. Det legges også opp til å utbedre de ulykkesutsatte punktene Reiensvingen, Røn og Ulnes nord på delstrekningen Strand – Hande.

Omlegging av E16 utenom Fagernes sentrum forutsetter at E16 bygges ut videre nordover til en samlet kostnad på 3,2 mrd. kr, slik det ligger inne i kommunedelplan for E16 Fagernes – Hande. Statens vegvesen har ikke funnet rom for omkjøring rundt Fagernes innenfor rammene til utbedringstiltak.

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 strekningen Miganberget – Kittelsvik, om lag ni km. Det legges opp til forsterkning og drenering, breddeutvidelse til ti meter med etablering av forsterket midtoppmerking og utbedring av sideterreng. Dette vil være en videreføring av samme standard som på strekningen Flå – Kjerringvika.

Rv 52

Det er satt av 500 mill. kr til utbedring av strekningen. I begynnelsen av perioden planlegges det tiltak på Skøyten bru inkludert Venåsbakken, samt utbedrings-tiltak på høg fjellsoverganger for å bedre

framkommelighet, trafikksikkerhet 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 utbedringstiltak.

*Korridor 6*Rv 3 Østerdalen

Det er satt av 600 mill. kr til utbedring av strekningen, i tillegg til 270 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. Det legges opp til forsterking av bæreevnen, etablering av forsterket midtoppmerking, kantforsterking, breddeutvidelse og trafikksikkerhetstiltak. Det skal 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 Fjerdingselva – Grøndalselva, 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. Fjerdingselva-brua 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. Statens vegvesen mener at en utbedring av

strekningen nærmest Hammerfest vil gi størst effekt, og prioriterer dermed tiltak på strekningen Akkarfjord – 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.

For å finansiere utbedringene forutsettes det at det blir tilslutning til et bompengbidrag på om lag 350 mill. kr, eventuelt annen finansiering. Deler av strekningen inngår i prosjektet rv 94 Hammerfest sentrum, som er forutsatt gjennomført i perioden 2024–2029. Arbeidet med å lage en finansieringsplan for utbedringsstrekningen må derfor gjøres i samarbeid med Hammerfest kommune.

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 trafiksikkerheten og forholdene for myke trafikanter gjennom Rypefjord. Tiltakene vil gi en innkorting av dagens veg på om lag 570 meter. Utbedring av de resterende delene av rv 94 Skaidi – Hammerfest 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 fordi vegen har meget dårlig vegstandard og tilstand, noe 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 har i samråd med Finansdepartementet besluttet at det skal gjennomføres «KVU for vegtransportutfordringer i Orkdalsregionen i Trøndelag». Strekningen E39 Harangen–Bårdshaug inngår i dette utredningsområdet. Det kan derfor forventes at det vil ta lengre tid før det vil komme store prosjekter 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 til utbedring av strekningen, i tillegg til 50 mill. kr over vedlikeholdsposten. Aktuelle tiltak er forsterking, breddeutvidelse, utbedring av flaskehals og kurver, nytt toppdekke, utbedring av drenering og sideterreng.



*Korridor 6*E6 Oppdal – Ulsberg

Strekningen har ikke tilfredsstillende vegstandard, og det er i tillegg utfordringer knyttet til tilstanden på vegen. Det er satt av 23 mill. kr til utbedringstiltak.

E6 gjennom Oppdal sentrum er bygget ferdig sør for strekningen. Nord for strekningen skal Nye Veier AS bygge ny veg på strekningen 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 trafikksikkerhet 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 190 mill. kr til utbedringstiltak på strekningen. Hovedmålet med utbedringstiltakene er å gi økt framkommelighet på strekningen. Spesielt viktig er det å åpne strekningen for kjøretøyer med inntil 10 tonn aksellast og 60 tonn totalvekt 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.

**Tilrettelegging for gående og syklende**

Det er lagt til grunn om lag 1,9 mrd. kr i statlige midler til tilrettelegging for gående og syklende i perioden 2018–2023. Hoveddelen av tiltakene for gående og syklende vil imidlertid komme som er en del av bymiljø- og byvekst-avtalene. 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).

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. 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 kan det være aktuelt med finansiering av tiltak for sykling og gåing med bompenger i form av bypakker. Statens vegvesen samarbeider med kommuner og fylkeskommuner om en konsentrert innsats i utvalgte «sykkelbyer». Staten vil ta initiativ til en dialog med fylkeskommunene om hvorvidt pågående samarbeid skal videreføres i perioden 2018–2021/23 eller avsluttes, og om ordningen skal utvides til flere byer.

Følgende prioriteres ved tilrettelegging for gående og syklende:

- Videre utbygging av sammenhengende hovednett for gang- og sykkeltrafikk i mindre byer og tettsteder, særlig der det er en del av sykkelbysamarbeidet eller der det inngår i bypakker



Foto: Knut Opeide

- Gode forbindelser til holdeplasser og kollektivknutepunkter, blant annet for å oppnå universell utforming på hele reisekjeder
- Tilrettelegging for gående og syklende på eksisterende trafikk-arealer gjennom skilting, oppmerking og trafikkregulering samt mindre utbedringer
- Oppgradering av eksisterende anlegg for gående og syklende
- Tiltak i kryss og kryssing av riksveg for å bedre framkommelighet og sikkerhet for gående og syklende
- Gode løsninger for sykkelparkering i tilknytning til hovednett for sykkeltrafikk og ved naturlige reisemål, samt ved knutepunkter og holdeplasser. Statens ansvar for sykkelparkering må vurderes i hvert enkelt tilfelle
- Utenfor byer og tettsteder prioriteres skoleveger innenfor en radius av to km rundt skolene høyest
- Arbeidet med å realisere de nasjonale sykkelrutene videreføres i samarbeid med fylkeskommuner og kommuner

Inspeksjoner av alle gang- og sykkelanlegg og nasjonale sykkelruter skal være gjennomført i løpet av 2019 med hensyn til trafiksikkerhet, framkommelighet og opplevelse. Dette planlegges gjentatt ca. hvert tiende år. For å forebygge ulykker er det viktig å utbedre kryss og bedre skiltingen og oppmerkingen, slik at infrastrukturen blir lettere å lese og bidrar til atferd og samspill i tråd med trafikkreglene. Tiltak for å rette opp mangler som avdekkes på sykkelveger vil også gi bedre forhold for gående, for eksempel bedre vegdekker, skilting og oppmerking.

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

### Trafikksikkerhetstiltak

Det er lagt til grunn 3,5 mrd. kr i statlige midler til trafikksikkerhetstiltak i perioden 2018–2023. Av de prioriterte tiltakene er avsatt om lag 350 mill. kr til midtrekkverk, 240 mill. kr til forsterket midtoppmerking, 110 mill. kr til tiltak mot utforkjøring og 1770 mill. kr til kryssutbedring, tiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner, kontrollplasser og andre tiltak.

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 1.1.2024 skal oppfylle en minstestandard for å bidra til å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker. Tiltak mot utforkjøringsulykker er prioritert høyt innenfor rammen til programområde-tiltak, men ambisjonen i stortingsmeldingen vil likevel ikke bli nådd. Spesielt for det lavtrafikkerte riksvegnettet vil slik utbedring av sideterreng og rekkverktiltak innebære store kostnader på lange strekninger som har lite trafikk og dermed relativt få ulykker.

Bygging av midtrekkverk vil fortsatt være høyt prioritert, men det bygges noe mindre 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 og bygging av 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 38 eksisterende plasser. I perioden 2018–2023 er det planlagt etablert 11 nye kontrollplasser. Det vil da gjenstå å bygge to plasser. Nye kontrollplasser finansieres som del av nye veganlegg eller under programområdene. Kartleggingen omfatter behov 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. Etablering av kontroll-/sambruksstasjoner som erstatter eksisterende trafikkstasjon for kontroll av tunge kjøretøyer ses i sammenheng med nedlegging av andre lokasjoner.

### Miljøtiltak

Det er lagt til grunn om lag 540 mill. kr i statlige midler til miljøtiltak i perioden 2018–2023. Om lag tre fjerdedeler av midlene går til vann- og støyttiltak. Miljøtiltak som er en del av store prosjekter og øvrige programområdetiltak kommer i tillegg.

Hovedvekten av midlene til støyttiltak vil benyttes til å innfri forurensningsforskriftens krav om maksimalt 42 dB innendørs støynivå. Det endelige problemomfanget 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 gjennomfører Statens vegvesen 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, Statens vegvesen

For å ivareta naturmangfold skal det bygges faunapassasjer og sørges for at bruer er brede og høye nok til å gi uhindret vandring. Før- og etterundersøkelser skal gjennomføres. Statens vegvesen vurderer muligheten for å bygge en naturnøytral vegstrekning, jf. Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonalt transportplan 2018–2029*. Konsekvensene av klimatilpasningstiltak 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 680 mill. kr i statlige midler til kollektivtrafikktiltak og universell utforming i perioden 2018–2023. Kollektivtrafikktiltak og tiltak for universell utforming som er en del av bymiljø- og byvekstavtalene og store prosjekter kommer i tillegg. Over halvparten av midlene er knyttet til oppgradering av holdeplasser og knutepunkter, og resten til innfarts- parkering, signalprioritering, kollektivfelt og annet. 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.

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 på riksveg i bymiljø- og byvekstavtalene vil benyttes til å bygge holdeplasser og knutepunkter med universell utforming.

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 om

lag halvparten knyttet til døgnhvileplasser og resten til rasteplasser og kjettingplasser for tunge biler. Servicetiltak som er en del av store prosjekter kommer i tillegg.

Statens vegvesen har i samarbeid med transportnæringen utarbeidet en nasjonal plan for døgnhvileplasser hvor det er kartlagt et behov for 90 plasser langs riksvegnettet. Planen viser hvor plassene skal lokaliseres. Ved utgangen av 2017 var det etablert 43 plasser. I perioden fram til og med 2023 skal det etableres ytterligere 35 plasser, i tillegg til 3–5 plasser som etableres av Nye Veier AS, for å nå Stortingets mål om 80 døgnhvileplasser innen 2023. Det gjenstår da 10 plasser i forhold til antallet i den nasjonale planen. 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 23.6 Drift av riksveger og 23.7 Vedlikehold av riksveger. I tillegg settes det av midler under programområde 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.



Døgnhvileplass 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 toalett-fasiliteter. 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 om lag 670 rasteplasser langs riksvegnettet i dag. Det er planlagt 20 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.

## 5.5. 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.

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. Reiselivsikonene 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.



Stegastein utsiktsplattform i Aurland. Foto: Kjetil Rolseth

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

Post	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018 – 2023
Post 30 Turistvegmidler	180	170	170	170	150	140	980
Bidrag fra andre	35	45	10	15	45	40	190
<b>Sum</b>	<b>215</b>	<b>215</b>	<b>180</b>	<b>185</b>	<b>195</b>	<b>180</b>	<b>1 170</b>

## 5.6. Fornyning

Til fornying er det avsatt til sammen omlag 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 og 1,9 mrd. kr til utbedring av annet forfall.

Vedlikeholdsetterslepet på riksvegnettet er fortsatt betydelig. I analyse- og strategi-fasen av arbeidet med plangrunnlaget for Nasjonal transportplan 2018–2029 ble forfallet anslått å være om lag 33 mrd. 2014-kroner ved inngangen til plan-perioden med et usikkerhetsspenn på 28–46 mrd. kr. Om lag halvparten av behovet er knyttet til tunneler, mens resten fordeler seg på andre deler av vegnettet.

I kapittel 18 er det gitt en rutevis oversikt over konkrete tiltak. Tiltakene i tunneler er konkretisert i vedlegg 2 som viser det samlede tunnelutbedringsprogrammet. Det vil kunne komme endringer og dokumentet vil bli løpende oppdatert.

### 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 åtte tunneler utbedret. Ved inngangen til 2014 gjensto utbedring av 216 tunneler. I perioden 2014–2017 har 43 tunneler blitt utbedret, hvilket betyr at 173 tunneler gjenstår ved inngangen til 2018. For nesten 30 tunneler som vil bli erstattet av nye veg- og tunnelløsninger, 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. For to av disse gjøres det ingen tiltak ettersom de erstattes av ny tunnel om forholdsvis kort tid.

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 vedlikeholds-kostnadene. 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 riksvegtunnelene til 2022/2023. EFTAs overvåkingsorgan (ESA) har blitt orientert om utsatt frist for TEN-T-tunnelene.

Kostnadene for hele tunnelutbedringsprogrammet 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. Statens vegvesen har satt i gang et arbeid for å vurdere tiltak for å unngå ytterligere kostnadsøkninger. Det vil også bli vurdert om det er mulig å redusere kostnadene med endringer i kontraktstrategi og midlertidig



trafikkavvikling. Det skal også vurderes i hvilken grad omfang av utbedringer kan reduseres uten at dette går på bekostning av sikkerheten i tunnelene.

I perioden 2014–2017 har det blitt stilt til rådighet 5,7 mrd. kr inkludert 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 Fornying og om lag 3,3 mrd. kr på post 23.7 Vedlikehold av riksveger til finansiering av 300 mill. kr av post 30.1 Store prosjekter og post 29 Vederlag til OPS-prosjekter. Om lag 2,6 kr finansieres etter 2023. Tiltak med en kostnad på mer enn 200 mill. kr skal være gjenstand for kostnadsstyring og ha en styringsramme. Hele porteføljen for tunnelutbedring vil bli styrt med sikte på null kostnadsøkning i sum.

Tiltak som utløses av kravene i tunnel-sikkerhetsforskriften er montering av sikkerhetsutstyr med tilhørende installasjoner som mangler eller supplerings/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 vegtrafikkentral 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 med hensyn til rømningsmuligheter/nødutganger, kurvatur, bredde, stigning, med mer 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 med hensyn 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. Det har vært nødvendig å forskyve ferdigstillelse av 13 tunneler til etter 2023 i tillegg til dem som ferdigstilles etter 2023 pga. nye vegprosjekt. For om lag halvparten kan arbeidene starte opp i 2023. For de øvrige legges det opp til å gjennomføre mindre tiltak som utløses av forskriftskrav på et tidligere tidspunkt i påvente av full utbedring.

### Utbedring av annet forfall

Det er i perioden 2018–2023 satt av 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.

## 5.7. Planlegging og grunnerverv

Til planlegging og grunnerverv er det avsatt henholdsvis 5,9 og 1,1 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. Fordelingen av midler til planlegging på enkeltprosjekter er vist i planleggingsprogrammet i et eget vedlegg (vedlegg 3). Det vil kunne komme endringer i fordelingen og dokumentet vil bli løpende oppdatert. Statens vegvesens forslag til prosjekter som skal planlegges men som ikke har midler i Meld. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* skal behandles i regjeringen. Vi viser for øvrig til kapittel 17 om effektiv gjennomføring og kapittel 18 rutevise omtaler.

Følgende kriterier er lagt til grunn for prioritering av planleggingsmidlene:

- Store prosjekter og skred- sikringsprosjekter 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 kommune- delplannivå 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 våren 2018, fullføres.
- Programområde-, fornyings- og vedlikeholdstiltak som er prioritert i handlingsprogrammet skal planlegges.
- KVUer bestilt fra Samferdsels- departementet skal gjennomføres.

### Pågående konseptvalgutredninger:

- E39 Ålesund – Bergsøya. Tilleggsutredning på strekningen Vik – Digernes er oversendt Samferdselsdepartementet. Hensikten er å avklare om E39 skal gå via Ørskogfjellet eller via Svartløkvatnet. For resten av strekningen er konsept- valget gjort. Utredningsarbeidet er kommet langt.
- KVU Hadselfjorden. Vurdering av fast forbindelse over Hadselfjorden mellom Vesterålen og Lofoten. KVU-arbeidet er godt i gang.
- KVU rv 22 Romerike – Sarpsborg/ Fredrikstad. Forbindelse mellom E6 ved Sarpsborg/Fredrikstad og E6 v/Gardermoen/rv 4 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 aktuell. Det er naturlig å se både på alternative strekninger og tilknytninger til eksisterende veger. Arbeidet med utfordringsnotat er påbegynt.

- Regionalt vegsystem inn mot Tromsø, fra fv 91, E8 og fra sør via fylkesvegnettet. Arbeidet med utfordringsnotat har startet.
- 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 tunnellop for E39 mellom Orkanger og Klett. Arbeidet med utfordringsnotat er startet.

#### Forslag til nye konseptvalgutredninger:

- Ålesund – Vigra, 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 trafikksystemer med tilhørende planlegging knyttet til havn, jernbane, flyplass og ny bydel. Det overordnede planarbeidet må sannsynligvis fullføres i perioden 2018–23.
- Mo i Rana. Løsninger knyttet til standard på E6 og tilknytninger til by, havn og flyplass. Grunnlag for beslutning om bypakke.

Forslagene til konseptvalgutredninger er til behandling hos Samferdselsdepartementet, som vil ta stilling til hvilke KVVUer som skal gjennomføres.

## 5.8. Ikke rutefordelte midler

Det er lagt til grunn en ramme på om lag 2,1 mrd. kr til de felles etatsutgiftene for Vegdirektoratet 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 derfor 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 14.



## 6. Skredsikring på riksveg



## Økonomiske rammer

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

Post	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018-2023
Post 31 Skredsikring	640	880	850	790	220	80	3 460

Det er lagt til grunn en statlig ramme til skredsikring på om lag 3,5 mrd. 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.

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 6.2. 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	20	
<b>4. Stavanger - Bergen - Ålesund - Trondheim</b> Rv 9 Kristiansand - Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsendal - Voss - Hella - Sogndal	900	
<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	40 1 200	
<b>6. Oslo - Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund</b> Rv 15 Otta - Måløy E136 Dombås - Ålesund med tilknytninger	10 120	
<b>7. Trondheim - Bodø med armer mot Sverige</b> E6 Trondheim - Fauske med tilknytninger	10	
<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	10 1 150	
<b>Sum post 31</b>	<b>3 460</b>	<b>0</b>

Tabell 6.3. Store skredsikringsprosjekter 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 Joberget	4	Hordaland
Rv 13 Vik - Vangsnes	4	Sogn og Fjordane
Rv 5 Kjørnesfjorden	5	Sogn og Fjordane
E6 Indre Nordnes - Skardalen	8	Troms
E69 Skarvberg tunnelen	8	Finnmark

## 7. E16 over Filefjell

### Økonomiske rammer

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

Post	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018-2023
Post 36 E16 over Filefjell	120	260	80	-	-	-	460

Det er lagt til grunn en statlig ramme til E16 over Filefjell på 460 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.

Post	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018-2023
Post 37 E6 vest for Alta	135	15	-	-	-	-	150

Det er lagt til grunn en statlig ramme til E6 vest for Alta på 150 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.

Post	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018-2023
Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester	1 240	1 240	1 400	1 440	1 510	1 340	8 170

Det er lagt til grunn en ramme til kjøp av riksvegferjetjenester på om lag 8,2 mrd. kr i 2018 – 2023. I forhold til rammen i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er dette 1 480 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 var det 17 riksvegferjesamband.

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.

## Prioriteringer

Den økonomiske rammen vil sikre tilstrekkelig kapasitet i riksvegferjedriften til

Tabell 9.2. Riksvegferjesamband som har oppstart av ny anbudsperiode i 2018–2023. Grå 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 Manheller – Fodnes						
E39 Festøy – Solavågen						
E39 Molde – Vestnes						
Rv 651 Volda – Folkestad						
E39 Halså – Kanestraumen						
Rv 80 Bodø – Værøy – Røst – Moseknes						
Rv 85 Bognes – Lødingen						
Rv 827 Drag – Kjøpsvik						
E6 Bognes – Skarsberget						

Ny kontrakt for drift av riksvegferje-sambandet 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 samarbeide om en strategi for kjøp av ferjetjenester på riks- og fylkesveg som inkluderer bedre samordning ved utarbeiding av anbudsdokumenter, langsiktighet i arbeidet med utlysinger, 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 tilgjengelige.

### 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 tilfredsstille 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. Måloppnåelse og virkninger



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

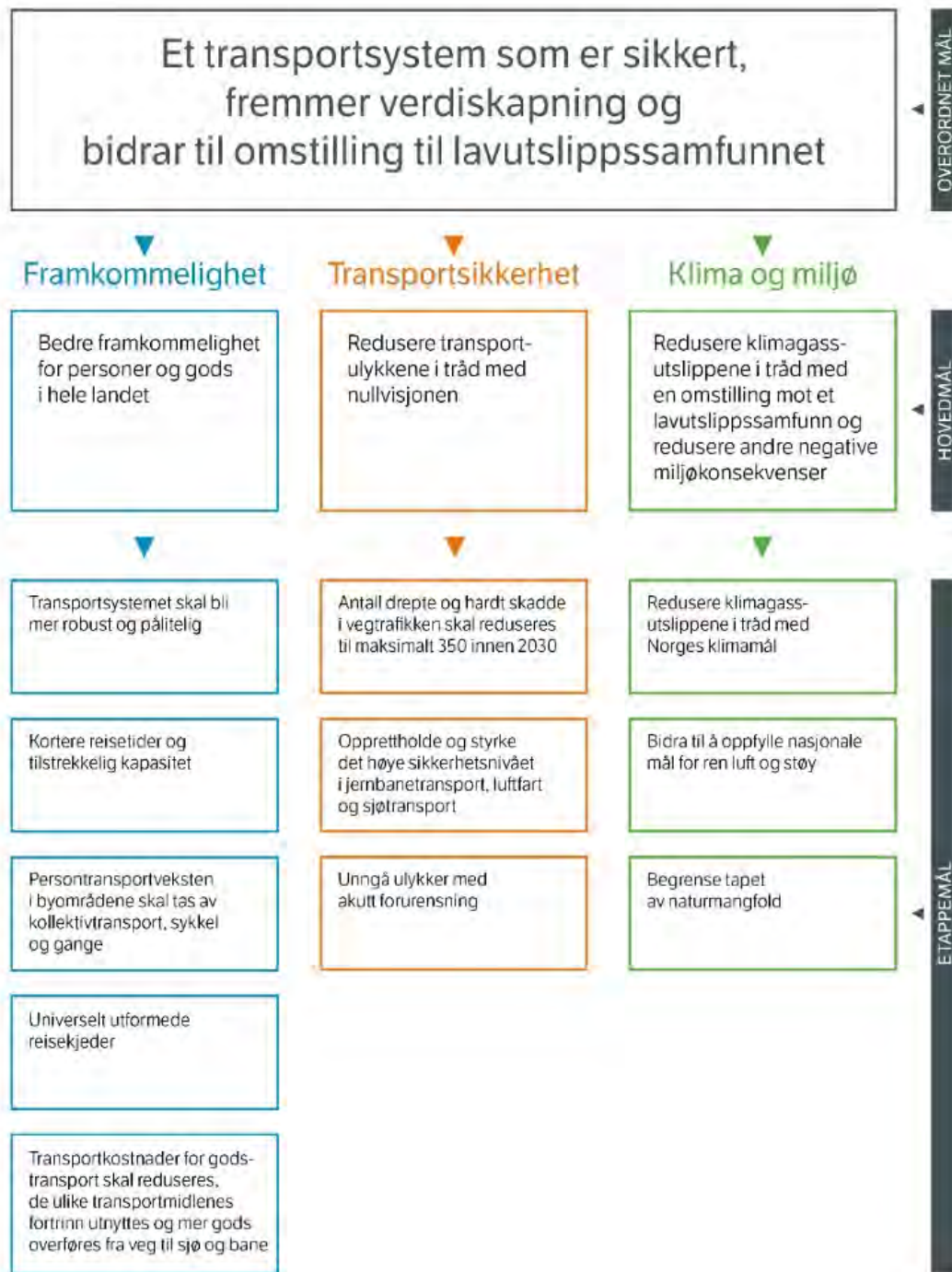
Virkningene i handlingsprogrammet omfatter ikke midler til bymiljø- og byvekstavgifter. Tiltakene i bymiljø- og byvekstavgiftene kan få betydelig innvirkning på måloppnåelsen for kollektivtransport, sykkel og gange. Virkningene omfatter heller ikke tiltak som gjennomføres av Nye Veier AS.

Det er gjennomført samfunnsøkonomiske analyser av store prosjekter og enkelte av programområdetiltakene, hovedsakelig trafiksikkerhetstiltak. Videre er det oppgitt ikke prissatte virkninger i henhold til håndbok V712 Konsekvensanalyser. I tillegg til de beregnede samfunnsøkonomiske virkningene kommer netto ringvirkninger, jf. omtale i 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. Nyttene av drift og vedlikehold inngår ikke i beregningene. Standarden på drift og vedlikehold er fastsatt på grunnlag av samfunnsøkonomiske analyser på områder hvor det har vært mulig å gjennomføre kvantitative analyser av sammenhengen mellom standard og nytte. Den samlede nytten ved å ta igjen etterslepet kan ikke beregnes, 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, transport-sikkerhet 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 de tre målområdene. 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 10.1. Samfunnsøkonomiske virkninger av investeringstiltak som åpner i perioden 2018–2023. Nye Veiers prosjekter og tiltak i bymiljø- og byvekstavgiftene inngår ikke. Mill. 2018-kr.

Indikatorer for samfunnsøkonomisk nytte	Forventet virkning i perioden 2018–2023
Netto nytte (mill. kr)	2 800
Reduserte transportkostnader (mill. kr)	70 700
Reduserte transportkostnader for næringslivet (mill. kr)	22 600

Den samfunnsøkonomiske nytten av investeringsprosjekter som åpner for trafikk i perioden 2018–2023 framgår av tabell 10.2. Dersom netto nytte er positiv, er tiltaket samfunnsøkonomisk lønnsomt. Virkning av bymiljø- og 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 2,8 mrd. kr for investeringstiltakene 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 70,7 mrd. kr og de reduserte transportkostnadene for næringslivet er på om lag 22,6 mrd. kr.

Det er i all hovedsak beregnet netto nytte av store prosjekter, og i liten grad av programområdetiltak. Det forventes 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 10.2. Status og endring i perioden 2018–2023, framkommelighet. Nye Veiers prosjekter og tiltak i bymiljø- og 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**		
<b>Kortere reisetider og tilstrekkelig kapasitet</b>		
Sum reduksjon i reisetider på riksvegnettet pga. investeringsprosjekter, minutter	-	150
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 bymiljø- og byvekstavgift	
Endring i transportmiddelfordelingen		
<b>Universelt utformede reisekjeder</b>		
Antall holdeplasser på riksvegnettet som er universelt utformet	700	370
Antall kollektivknutepunkter som er universelt utformet langs riksveg	40	40
<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 stykkgoods 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***	2 150	I by/tettsted 70 Utenfor by/tettsted 185
Antall km riksveg åpnet for trafikk	10 600	440
Antall skredutsatte punkter som blir utbedret (mindre skredsikringstiltak kommer i tillegg)		60
Antall km nye kollektivfelt på riksveg****	90	7
Reduksjon i antall km riksveg uten gul midtlinje	1 250	220
Antall døgnhvileplasser	43	35
Antall rasteplasser	670	20
Antall kjettingplasser	44	3
Antall røde VegROS-punkter som utbedres	300	30

\*Omfatter fjellovergangerne rv 7 Hardangervidda, rv 52 Hemsedalsfjellet, E134 Haukelifjell, E6 Dovrefjell, E16 Filefjell, E6 Saltfjellet, E6 Kvæangsfjellet, E6 Sennalandet, E6 Hatter og E10 Bjørnfjell. Inkluderer planlagt vedlikehold. Indikatoren skal suppleres med ytterligere vegstrekninger fra 2020.

\*\*Det vil bli rapportert på redusert framkommelighet på vegnettet ved hjelp av Autosys reisetid.

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

\*\*\*\*Kollektivfelt som bygges som en del av bymiljø- og vekstavgiftene 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 Saltofjellet, E6 Kvæangsfjellet, 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 Kvæangsfjellet 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.

Det utbedres 30 punkter med økt risiko og sårbarhet for framkommelighetsbrudd (røde VegROS-punkter) i perioden. 60 skredutsatte punkter utbedres.

### Kortere reisetider og tilstrekkelig kapasitet

Reisetiden vil bli redusert med til sammen 150 minutter som følge av prosjekter som åpner for trafikk i 2018–2023. Nye Veiers prosjekter er ikke inkludert.

Det anslås at 440 km riksveg vil bli åpnet for trafikk i perioden 2018–2023.

Investeringene i handlingsprogrammet utenfor de ni største byområdene er anslått å gi 370 universelt utformede holdeplasser og 40 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 185 km utenfor.

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

Nullvekstmålet i de ni største byområdene innebærer at kollektivtrafikken må bygges ut for å møte den forventede trafikkveksten som følge av befolkningsvekst. Endring i trafikkarbeid og transportmiddelfordeling i de største byområdene, inkludert andel sykkelreiser, vil bli rapportert som en del av oppfølgingen av bymiljø- og 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 i Innst. 460 S. fastsatt et mål om 20 pst. sykkelreiser i byene. Det er en ambisjon at antall drepte og hardt skadde ikke skal øke som følge av økt sykling og gåing.

### 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 konkurranseevnen 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.

I perioden 2018–2023 planlegges det for åpning av flere riksvegstrekninger for modulvogntog. Det har vært en dialog med transportnæringen for å sikre at midlene benyttes slik at de gir størst mulig effekt, jf. kapittel 5.4. De store prosjektene som åpner i 2024–2029 vil åpne for ytterligere strekninger. I tillegg kommer effekten av program-områdetiltak i siste periode.

Det bygges 35 døgnhvileplasser for tungtransporten.

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 Jernbane-direktoratet hvilken datakilde som skal benyttes dersom vegtransport skal sammenlignes med de øvrige transportformene når det gjelder prisutvikling

## 10.4. Trafikksikkerhet

Tabell 10.3. Status og endring i perioden 2018–2023, trafikksikkerhet. Nye Veiers prosjekter og tiltak i bymiljø- og byvekstavtalene 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 Statens vegvesens investeringer på riksvegnettet	791*	25
<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
Antall km ny firefelts veg med fysisk atskilte kjøreretninger åpnet for trafikk	785	105
Antall km riksveg med midtrekkverk på to- eller trefelts riksveger	300	60
Antall km riksveg med etablert forsterket midtoppmerking		280
Antall kontrollplasser	51	11

\*Status i 2016

Etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2030 i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 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 gjennom-

føres tiltak i planperioden 2018–2023 som sikrer at vi får bedre progresjon enn det vi har hatt de siste årene. Foreløpige tall viser at det var 109 drepte i vegtrafikken i 2017. Dette er det laveste antallet siden 1947, og 28 færre enn i 2016. Det foreligger foreløpig ikke tall for antall hardt skadde i 2017.

Investeringsiltakene i handlingsprogrammet er beregnet å gi en reduksjon i antall drepte og hardt skadde på 25 pr. år. I tillegg kommer virkningen av tiltak i bymiljø- og byvekstavgiftene og Nye Veiers prosjekter samt kampanjer og tiltak innenfor trafikant og kjøretøy.

Møteulykker og utforkjøringsulykker står til sammen for 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 105 km ny firefelts veg, etablering av midtrekkverk på 60 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 ivarettatt. 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 siderekkverk, ettergivende master, profilert kantlinje og utbedring eller skilting av farlige kurver. Der det ikke er siderekkverk skal det utføres nødvendig utbedring av terrenget langs vegen. I perioden 2018–2023 vil anslagsvis 1 500 km veg få oppfylt minimumsstandarden. Kostnadene er imidlertid høye og ambisjonen nås ikke.

Vegsikkerhetsforskriften sikrer at trafiksikkerhet integreres i alle faser av planlegging, prosjektering og drift av veginfrastrukturen. Statens vegvesen vil evaluere oppfølgingen av kravene i forskriften i lys av Vegtilsynets tilsyn fra 2014.

Det skjer for mange alvorlige trafikkulykker som er relatert til arbeid på eller ved veg, og mangelfull varsling og/eller sikring er en vanlig årsak til ulykkene. Det vil derfor i planperioden bli iverksatt tiltak for å heve kvaliteten på arbeidsvarsling. Ordningen med skiltmyndighetskontroller av arbeidsvarsling vil bli videreført.

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 automatiserte 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 trafikksikkerhetseffekt.

### Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet

Det er avgjørende at alle sentrale aktører i trafikksikkerhetsarbeidet bidrar med målrettet innsats dersom trafikksikkerhetsmålet skal nås. Statens vegvesen har i samarbeid med blant andre Trygg Trafikk, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, fylkeskommunene og storbykommunene utarbeidet en nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 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 kjøretøytilsyn. 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. Det legges opp til et tettere samarbeid mellom aktørene på rusområdet. Statens vegvesen vil delta i et samhandlingsforum for utforming av strategi og gjennomføring av tiltak.

Helsedirektoratet vil samarbeide med Statens vegvesen om utarbeidelse av nye retningslinjer for legeerklæring om bilbeltefritak av medisinske grunner.



Foto: Knut Opeide

Det vil i tillegg bli rettet økt oppmerksomhet mot feilsikring.

Etaten vil arbeide for økt utbredelse av kjøretøyer med alkolås og vil blant annet vurdere om det skal stilles krav om alkolås i alle kjøretøyer som brukes til førerprøver. Det vil bli satt inn målrettede tiltak for å fange opp trafikanter som av ulike årsaker velger å ikke bruke bilbelte.

Statens vegvesen vil i planperioden samarbeide med Trygg Trafikk om tiltak som fremmer trafikksikkerhetsarbeidet i fylkeskommuner og kommuner. Etaten 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 motorsyssel 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 motorsyssel og initiere etablering av trafikksikkerhetsteam med motorsyssel eksperter som kan brukes til bevisstgjøring og dialog.

I Meld. St 40 (2015–2016)

*Trafikksikkerhetsarbeidet – saordning og organisering* er det lagt til grunn at regjeringen vil vurdere trafikksikkerhetsaspektet i det videre arbeidet med bilavgiftene. Som en oppfølging av dette vil Statens vegvesen bidra til å framskaffe et

bedre kunnskapsgrunnlag om trafikk-sikkerhetseffekter ved endringer i avgiftssystemet.

Statens vegvesen har gjennom sitt sektoransvar for trafikksikkerhet et ansvar for å spre kunnskap som kan nyttiggjøres av andre aktører. I planperioden vil det blant annet bli utarbeidet kursopplegg om trafikksikkerhet for innvandrere, en veileder med gode eksempler på trafikksikre løsninger i skolens nærrområder, informasjon om gående og syklendes risiko knyttet til blindsoner og en erfaringsrapport med beskrivelse av tiltak som er gjennomført for å forhindre påkjørsel av vilt.

For å komme videre i trafikksikkerhetsarbeidet behøves ny kunnskap om effekt av tiltak og om de bakenforliggende årsakene til trafikkulykker. I tillegg til eget FoU-arbeid vil Statens vegvesen, etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet, lede et tverretattlig forum for å vurdere framtidig forskningsbehov innen trafikksikkerhet.

Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG) har analysert alle dødsulykker i vegtrafikken fra og med 2005. Dette har blitt en svært viktig kilde for å bygge ny kunnskap, og Statens vegvesen vil videreføre arbeidet med temaanalyser av bestemte ulykkestyper og trafikantgrupper, basert på UAG-arbeidet. Det er besluttet at ulykkesarbeidet i etaten skal omorganiseres, med sikte på å gjøre analysearbeidet mer profesjonelt, enhetlig og effektivt. Statens vegvesen har også igangsatt et arbeid med å revidere STRAKS-ulykkesregisteret, der hovedfokus er å legge registeret over på en ny teknologisk plattform og å forbedre datakvaliteten.

## 10.5. Klima og miljø

Tabell 10.4. Status og endring i perioden 2018–2023, klima og miljø. Nye Veiers prosjekter og tiltak i bymiljø- og byveksttalen 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)*	9 900 000	-42 000
<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	-900
<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. framtidige lav- og nullutslippssferjer inngår ikke.

\*\* De nasjonale målene ble revidert i 2017. De nye målene ble overskredet i Oslo og Bergen i 2016.

\*\*\* De nye målene ble overskredet i Drammen, Grenland, Mo i Rana, Oslo og Tromsø i 2016. Hvilke byer som får høye nivåer i framtiden avhenger av meteorologi og hvilke tiltak som gjennomføres.

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

### Redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål

Utslippene i ikke-kvotepliktig sektor i EU skal reduseres med 30 pst. fram til 2030, sammenlignet 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 om at klimagassutslippene i transportsektoren skal reduseres med 35–40 pst. i 2030 i forhold til 2005. Nivået i 2005 var om lag 9,7 mill. tonn. Som omtalt i regjeringsplattformen vil regjeringen ha sektorvise ambisjoner for kutt i

klimagassutslippene i ikke-kvotepliktig sektor, herunder å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030. Disse måltallene er basert på forbedringer av teknologisk modenhet i ulike deler av transportsektoren.

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. I tillegg skal nye bybusser enten benytte nullutslippsteknologi eller biogass 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 vare-

distribusjonen i de største bysentrene tilnærmet nullutslipp, innen 2030. Allerede vedtatte virkemidler antas å gi vesentlig bidrag til å nå måltallene. Forbedringer av teknologisk modenhet i kjøretøysegmentene slik at nullutslippskjøretøyer blir konkurransedyktige med fossile løsninger, ligger til grunn for måltallene.

Ved inngangen til handlingsprogramperioden er klimagassutslippene fra vegtransporten på 9,9 millioner tonn. Med en videreføring av dagens virkemidler er utslippene fra vegtrafikken i perspektivmeldingen anslås å reduseres til 8,4 mill. tonn i 2030.

Utbyggingsprosjektene som gjennomføres i 2018–2023 er beregnet å gi en reduksjon i utslippene fra trafikken i åpningsåret på om lag 42 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, forutsatt dagens virkemiddelbruk. I tillegg kommer reduksjon i utslippene fra Nye vei-prosjekter. Totale utslipp fra anleggsmaskiner og produksjon av stål, betong og asfalt til nye anlegg som åpner i seksårsperioden, inkludert utslipp i utlandet, er beregnet til om lag 440 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, som tilsvarer 70 000 tonn pr. år. Tiltak i forbindelse med nullvekstmålet i byene er anslått å kunne gi en utslippsreduksjon på om lag 180 000 tonn CO<sub>2</sub> pr. år. Effekten av tilrettelegging for overføring av gods fra veg til bane og sjø og effektivisering av godstransport på veg er grovt anslått til 120 000 tonn pr. år i perioden 2018–2029.

Nye kontrakter som skal sikre at alle nye riksvegferjer benytter lav- eller nullutslippsløsninger er ventet å redusere utslippene fra riksvegferjedriften med minst en tredel, over 100 000 tonn pr. år. Utslippsreduksjonen

kan bli vesentlig større dersom teknologiutviklingen går raskt. I tillegg kommer effekten av kollektivtiltak og tilrettelegging for gående og syklende.

Statens vegvesen bidrar med utvikling av beslutningsgrunnlag, regelverk og tilrettelegging av infrastruktur for lav- og nullutslippsbiler.

Samferdselsdepartementet utarbeider en handlingsplan for fossilfrie anleggs- og byggeplasser innen transportsektoren 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.

### 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 i 2014 grovt anslått til om lag 13 000. Reduksjonen på riksvegnettet som følge av nye investeringstiltak i 2018–2023 er anslått til minst 900 personer. Tallet vil bli justert i forbindelse med ny kartlegging. I tillegg kommer effekten av Nye Veiers prosjekter og økt andel null- og lavutslippskjøretøyer.

### Begrense tapet av naturmangfold

Statens vegvesen 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 konseptvalgutredninger 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 om lag 60 innsjøer ikke har tilfredsstillende kjemisk kvalitet på

grunn av salt og/eller metaller fra vegavrenning, og arbeidet med salt-reduksjon og renseløsninger for overvann fra veger skal fortsette. Der det oppdages uakseptable saltskader vil det bli iverksatt tiltak. Vannforskriften følges opp med ferdigstilling av tiltak innen fristen. Statens vegvesen vil jobbe for å redusere marin plastforsøpling og spredning av mikroplast til vannforekomstene.

### Kulturminner og kulturlandskap

Inngrep i kulturminner og kulturlandskap er irreversible skader, og disse verdiene skal ivaretas i planlegging, bygging og drift av veger. Statens vegvesen følger opp intensjonene i den europeiske landskapskonvensjonen i planlegging, drift og vedlikehold av anlegg i rurale og urbane områder.

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 vurderes det om nye vegtiltak kan gjøres mindre omfattende for å sikre hensynet til verneverdiene. For kulturminner som er ute av bruk, er tilrettelegging for allmenn bruk et mål. Dette kan skje i samarbeid med lokale og regionale myndigheter eller frivillige organisasjoner.

Veger, gater og plasser planlegges, prosjekteres, bygges og vedlikeholdes på en måte som gir helhetlige og gode omgivelser og arkitektur for alle.



Kongevegen over Filefjell. Foto: Sverre Hjørnevik

### 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 fokuseres det på kvalitet framfor kvantitet, slik at den mest drivverdige jorden sikres best mulig. Nye kompensasjonsarealer vil ikke bli anlagt før man har dratt nytte av erfaringer fra pilotprosjektet i forbindelse med E18 Retvet – Vinterbro.

# 11. Tilskuddsordninger (unntatt by)



## 11.1. Økonomiske rammer

Tabell 11.1. Tilskuddsordninger. Mill. 2018–kr. Belønningsordningene i de største byområdene kommer i tillegg.

Post	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	760	760	760	760	760	760	4 560
Kap. 1320 – Post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger	75	100	110	110	110	110	615
Tilskudd fylkesveger inkl. tunnelsikkerhetsforskrift	1 325	1 325	1 325	1 325	1 325	1 325	7 950
Kap. 1330 – Post 75 Tilskudd for reduserte bompenger utenfor byområdene	510	510	510	510	510	510	3 060

## 11.2. 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. For 2018 er det ikke vedtatt ny låneramme. Med utgangspunkt i at rentekompensasjonsordningen videreføres er det lagt til grunn et tilskudd på om lag 1,4 mrd. kr i perioden 2018–2023.

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 å benytte skredfaktor fra prioriteringsmodellen for skredsikringstiltak.

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

## 11.3. Tilskudd til skredsikring på fylkesveger

Det er lagt til grunn en ramme knyttet til tilskudd til skredsikringstiltak på fylkesvegnettet på om lag 4,6 mrd. kr i perioden 2018 – 2023. Dette er i tråd med Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*.

Tabell 11.2. Fylkesvise planleggingsrammer til skredssikringstiltak på fylkesveg. Mill. 2018–kr.

Fylke	Fordeling 2018–2023 eks. mva
Østfold	
Akershus	32
Oslo	
Hedmark	6
Oppland	87
Buskerud	29
Vestfold	4
Telemark	138
Aust-Agder	4
Vest-Agder	61
Rogaland	102
Hordaland	834
Sogn og Fjordane	1 269
Møre og Romsdal	615
Trøndelag	153
Nordland	377
Troms	464
Finnmark	385
Sum	4 560

## 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 inkludert tunnelsikkerhetsforskrift

Det er lagt til grunn en ramme til tilskudd til fylkeskommunene på om lag 8 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.

Det er ikke øremerket midler fra rammetilskuddet til utbedring av flaskehals for tømmertransporten på fylkesveg i statsbudsjettet 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.

## 11.6. Tilskudd for reduserte bompengeretakster utenfor byområdene

Det er lagt til grunn en ramme til tilskudd for reduserte bompengeretakster utenfor byområdene på om lag 3,1 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

De økonomiske rammene knyttet til bymiljø- og byvekstavgiftene i de ni største byområdene vises i tabellen nedenfor. Rammene til store prosjekter kommer i tillegg. Riksvegmidler til bymiljø- og byvekstavgifter er beskrevet i kapittel 5.3.

Disse midlene skal ses i sammenheng med tilskudd til store kollektivprosjekter. I tillegg håndterer Jernbanedirektoratet midler til utvikling av knutepunkter og stasjoner som kan inngå i forhandlingene om byvekstavgifter 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.x Bymiljøavtaler og byvekstavgifter	10 640	13 390	24 030
Kap. 1330 – post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	8 650	15 980	24 630
Kap. 1330 – post 61 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv.	5 240	–	5 240
Kap. 1330 – post 64 Belønningsmidler til bymiljø- og byvekstavgifter	3 350	8 830	12 180
<b>Sum bymiljø- og byvekstavgifter</b>	<b>27 880</b>	<b>37 60</b>	<b>66 080</b>

## 12.2. Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

Rammen til særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter er på om lag 8,7 mrd. 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
- Fornebubanen i Oslo og Akershus, byggestart i 2020
- Ny metrotunnel gjennom Oslo mellom Majorstuen og Bryn, på strekningen Majorstuen-Tøyen/Ensjø, 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.

## 12.3. Post 61 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. og 64 Belønningsmidler til bymiljø- og byvekstavgifter

Postene 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 byvekstavgifter. Post 64 er belønningsmidler til de byområdene som har bymiljø- eller



byvekstavtale. Rammen på de to postene er på til sammen om lag 8,6 mrd. 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

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.

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.



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

Regjeringen besluttet i desember 2016 å slå sammen bymiljøavtale og byutviklingsavtale til én felles avtale; byvekstavtaler.

Det er inngått bymiljøavtale med Trondheim/Trøndelag (2016) og Oslo/Akershus (2017). Det er i 2017 inngått en byutviklingsavtale med Oslo og Akershus, som en oppfølging av bymiljøavtalen. Videre er det 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 tas det sikte på at arbeidet med byvekstavtaler i de resterende fem byområdene starter opp i 2018.

### Trondheim

Bymiljøavtalen for Trondheim omfatter porteføljen i dagens Miljøpakke Trondheim, riksvegtiltak som er forutsatt finansiert over

posten «Bymiljøavtaler og byvekstavtaler» 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 riksvegtiltak som er forutsatt finansiert over posten «Bymiljøavtaler og byvekstavtaler». Dette omfatter tiltak for kollektivtrafikken, syklist og gående på E6 og rv 706. Dette tilsvarer 125 mill. kr per år.

Porteføljen i dagens avtale omfatter veg- og jernbaneprosjekter de store riksvegprosjektene 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.

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, tiltak langs riksveg for kollektivtrafikk, sykling og gåing samt tiltak finansiert med belønningsmidler. I tillegg inngår statlig finansiering av 50 pst. av prosjektkostnadene for Fornebu-banen.

For å konkretisere arealdelen i bymiljøavtalen har staten ved Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune i september 2017 inngått 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 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 Forneubanen, 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. Behovet for perioden 2018–2023 er ennå ikke avklart. Dette skyldes at framdriftsplanen ennå er usikker. Det er ikke behov for statlige midler i 2018

fordi det finnes ubrukte, tidligere bevilgede midler. Statens endelige bidrag til Forneubanen blir fastsatt av Stortinget i den ordinære budsjettprosessen på bakgrunn av gjennomført KS2 og endelig finansieringsplan. KS2 vil bli gjennomført høsten 2018.



Foto: Knut Opeide

Forneubanen skal gå 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 er i oppstartsfasen.

Oslopakke 3 er en viktig del av bymiljøavtalen. Ny revidert lokal Oslo-pakke 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) Oslo-pakke 3 – revidert avtale for perioden 2017–2036 og forslag til nytt takstsystem med tids- og miljødifferensierte bompengetakster.

### Bergen

Samferdselsdepartementet, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune hadde 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 programområde-tiltak 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 Bergen sentrum og går til Spelhaugen i Fyllingsdalen. Strekingen er ti km lang og får åtte stopp, hvorav et underjordisk stopp ved Haukeland sykehus. Om lag halvparten av strekingen går i tunnel. Det er gjennomført KS2. Den viser en kostnad på om lag 6,4 mrd. kr for utbygging til Fyllingsdalen. Statens andel er per dags dato 3,2 mrd. kr. Endelig statlig bidrag vil foreligge etter at det er utarbeidet en finansieringsplan basert på KS2.

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.



Foto: Henriette Erken Busterud

Parallelt med forhandlingene om byvekst-avtale er det utarbeidet et forslag til ny bypakke for Bergen. Bypakken med sine prosjekter og tiltak er en del av byvekst-avtalen. Bypakken «Miljøløftet» ble vedtatt i Stortinget høsten 2017.

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

I Miljøløftet legges det til grunn utbygging av Bybanen videre mot Fyllingsdalen først og deretter mot Åsane. I tillegg inngår høykvalitets kollektivløsning mot vest. Av disse inngår bare Bybanen til Fyllingsdalen i byvekst-avtalen 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 byvekst-avtalen våren 2018.

### Nord-Jæren

Prosjektene og tiltakene i byvekst-avtalen skal bidra til å nå målene og legge til rette for høy arealutnyttelse i sentrale områder og ved viktige knutepunkter for kollektiv- trafikken i tråd med Regionalplan Jæren. Bypakke Nord-Jæren med sine prosjekter og tiltak er en del av byvekst-avtalen, 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. Den endelige kostnaden vil bli bestemt basert på KS2 der dette er aktuelt, eller på byggeplan for anbud.

### Øvrige fem byområder

Det tas sikte på at arbeidet med byvekstavtaler i de resterende fem byområdene

(Tromsø, Kristiansand, Grenland, Buskerud-byen og Nedre Glomma) starter opp i 2018.

## 12.5. Byutredningene

Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i samarbeid med Jernbandedirektoratet, fylkeskommuner og kommuner i oppdrag å gjennomføre byutredninger. Første fase av utredningene ble lagt fram i desember 2017. 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 konseptvalg-utredning. Byutredningene bygger på tidligere gjennomførte KVUer og de konklusjonene som ble gjort av regjeringen etter KS1. Disse KVUene er utarbeidet før nullvekstmålet ble vedtatt. Byutredningene viser derfor 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.

Byutredningene gjennomføres for de ni største byområdene med unntak av Oslo/Akershus. I Oslo og Akershus er det i 2016 og 2017 gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS1) av en nylig gjennom-

ført KVU for Oslovet. Derfor er det ikke krav til byutredning for Osloområdet nå.

## 12.6. Bypakker i mindre byområder

Byvekstavgaltene og belønningsmidler til byvekstavgaltene 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 bompengeneinnkreving aktuelt for å finansiere tiltak, og for å påvirke trafikken. Bompengeneinnkreving krever lokal tilslutning. Statens bidrag vil være midler til store prosjekter og/eller programområdetiltak. Etaten 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 bypakker i mindre byer skal vurderes ut fra samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse, og at de må inneholde framkommelighets- og/eller trafikk-sikkerhetstiltak. 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 byvekstavgalt.

Samferdselsdepartementet har i brev av 21.6.2016 til Vegdirektoratet fastsatt prinsipper for utforming av bypakker i mindre byområder. Prinsippene skal legges til grunn i planleggingen av bompengene

finansierte bypakker i byområder som ikke er omfattet av ordningen med byvekstavgalt.

Følgende prinsipper skal legges til grunn 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 KVU/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 bompengeneinnkreving skal kunne vurderes i mindre byområder må bypakkene inneholde tiltak som øker framkommeligheten og/eller trafikk-sikkerheten 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. I handlingsprogrammet er det avsatt midler til prosjekter i bypakker for Molde, Kristiansund, Bodø og Harstad, i tillegg til byene med bymiljø- og byvekstavtale. Videre er det avsatt midler til en samferdselspakke i

Volda – Ørsta som vil kunne inneholde flere tiltak for økt sykkelandel. Det er også satt av midler for en mulig sykkelbysatsing i de tre nordligste fylkene.

Bypakker er allerede etablert for Førde, Haugaland, Bodø og Harstad. I Ålesund, Molde, Kristiansund, Narvik, Hammerfest og Sør-Varanger er det fattet 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 Mjølsbyen, Hønefoss og Farsund.



# 13. Godstransport



### Framkommelighet for godstransporten

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 drivstoffer og å 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: trafiksikkerhetsnivået for godstransport på veg må opprettholdes og styrkes ved bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinstansen gjennom styrket tverretattlig samarbeid. Det må legges til rette for økt bruk av modulvogntog. Se omtale nedenfor.

Kontrollplasser og døgnhvileplasser er sentral infrastruktur for høy trafiksikkerhet. Statens vegvesen har utarbeidet en nasjonal plan for kontrollplasser og en nasjonal plan for døgnhvileplasser. 11 nye kontrollplasser og 35 nye døgnhvileplasser planlegges etablert i handlingsprogramperioden. Med det vil det mangle noen få kontrollplasser før behovet er dekket. Nær 90 prosent av

behovet for døgnhvileplasser vil være etablert, jf. omtale i kapittel 5.4.

Det vises til kapittel 9 om kjøp av riksvegferjetjenester og kapittel 15 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 å 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 Sotra-sambandet vil gi bedre forbindelse til Stureterminalen. E6 Hålogalandsbrua vil bidra til mer effektiv transport av gods som fraktes mellom nord og sør via jernbanelinjen 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 forskrifter. Statens vegvesen arbeider med å finne mulige løsninger (inkludert 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 fører til at om lag 300 km riksveg kan åpnes for modulvogntog i perioden 2018–2023. Det er satt av 16 mill. kr i 2019 og 384 i årene 2022 og 2023 under programområdet utbedringstiltak til utbedring av kurver og kryss for å kunne åpne opp flere strekninger for modulvogntog. Disse tiltakene sammen med noen prioriterte vegprosjekter og utbedringstiltak med egen finansiering, bidrar til at ytterligere om lag 1100 km riksveg kan åpnes for modulvogntog. Noen av strekningene som åpnes kan ikke tillates for modulvogntog av typen «link». Et par strekninger kan ikke åpnes for mer enn 50 tonn totalvekt pga. tunneler med stigning over 5 pst., og for noen strekninger må tillatt totalvekt settes ned på vinteren pga. stigninger over 6 pst. En oversikt over strekningene som åpnes for modulvogntog er vist i tabell 13.1 nedenfor.

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.

Tabell 13.1. Riksvegstrekninger som åpnes for modulvogntog (MVT) i perioden 2018–2023

Streknings/tiltak	Rute	Lengde	Kostnad mill. kr	Merknader
<b>E16 Eggemoen - Jevnaker</b>	2b	7		Mindre forlengelse for MVT vestover fra Jevnaker.
E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum (åpner i 2022)				
<b>Rv 111/rv 22 Rudskogen - Mysen x E18</b>	1	28		Gir kortere forbindelse for MVT mellom Fredrikstad havn, E6/Sarpsborg og E18/Mysen.
Punktutbedringer (kryss og kurver)			98	
<b>Utbedring av kryss på E6, E16, rv 2, rv 3 og rv 25</b>			16	Gir tilknytning for MVT til fylkesveger.
<b>Rv 41/rv 451 Kristiansand lufthavn</b>	3	7		Åpner for MVT fra E18 til Kristiansand lufthavn.
Utbedringsstrekning (åpner i 2023)				
<b>E39 Tangvall - Mandal - Stavanger</b>	3	215		Gir sammenhengende vegnett for MVT fra Oslo til Stavanger/Risavika havn/Ganddal godsterminal.
E39 Kristiansand vest - Mandal øst - Mandal (Nye Veier AS)				
Punktutbedringer (kryss og kurver)			33	
<b>E39 Stavanger - Karmøy/Haugesund - Bergen/Knarvik</b>	4a	255		Forlengelse for MVT fra Stavanger til Bergen/Knarvik. Maks totalvekt 50t pga. bratte tunneler.
E39 Svegatjørn - Rådal (åpner i 2022)				
Punktutbedringer (rundkjøringer, ramper, m.m.)			30	
<b>E136 Spjelkavik - Ålesund/Flatholmen</b>	6d	10	5	Maks. totalvekt 50t på vinteren pga. stigning over 6 %.
<b>E39 Spjelkavik - Molde - Oppdøl x fv 62</b>	4b	88	1	Gir sammenhengende vegnett for MVT fra Ålesund til Molde og videre til Sunndalsøra og Oppdal. <i>Dette forutsetter at fylkeskommunen bekoster utbedringer på fv 62 Oppdøl/E39 - Sunndalsøra/rv 70 (om lag 20 mill. kr), - ikke avklart.</i>
<b>Rv 70 Oppdal - Sunndalsøra x fv 62</b>	6e	68		
Nye bruer/forsterkning (60 tonn) (2023/2024)				
Punktutbedringer (kurver, m.m.)			30	
<b>E6 Trofors x rv 73 - Mosjøen - Mo i Rana x E12</b>	7	130		Gir sammenhengende vegnett for MVT fra Trøndelag grense til Mo i Rana og til Sverige (E12 og rv 73).
E6 Helgeland sør (åpner i 2022)				
<b>E6 Mo i Rana - Fauske og rv 77 Riksgrensen/Graddis</b>	7	199		Forlengelse for MVT fra Mo i Rana til Fauske og til riksgrensen/Graddis. Høydebegrensning på 4,1 meter forblir uendret. Åpnes ikke for MVT-link.
Helgeland nord (åpner i 2019)				
Rv 77 Tjernfjellet (åpner i 2019)				
Utbedring av kurver og tiltak ved en jernbaneundergang			60	Maks. totalvekt 50t på vinteren pga. stigning over 6 %.
<b>Rv 80 Fauske x E6 - Bodø havn</b>	7	54		Åpner for MVT fra E6 til Bodø. Høydebegrensning på 4,1 meter forblir uendret. Åpnes ikke for MVT-link.
Rv 80 Hundstadmoen - Thallekrysset (åpner i 2019)				
Tiltak ved to jernbaneunderganger			30	
<b>E6 Narvik/Fagernes havn - Stormyra x E10</b>	8a	10		Gir sammenhengende vegnett for MVT fra Narvik til Evenskjær, riksgrensen/Bjørnefjell og nordover til Tromsø, Skibotn og riksgrensen/Kilpisjævi.
Hålogalandsbrua (åpner i 2018)				
<b>E10/rv 83 Evenskjær - Harstad</b>	8a	33		Åpner for MVT frem til TINE/Sentrallageret N-Norge. <i>MVT frem til Stangnesterminalen forutsetter at fylkeskommunen bekoster utbedring av ett kryss mellom to fylkesveger, - ikke avklart.</i>
Harstadåstunnelen (åpner i 2019)				
Tjeldsundbrua, forsterkning (60 tonn) (2021)				
<b>E6 Skibotn x E8 - Alta havn</b>	8b	282		Gir sammenhengende vegnett for MVT mellom Narvik og Alta. Åpnes ikke for MVT-link. Maks. totalvekt 50t på vinteren pga. stigning over 6 %.
E6 Indre Nordnes - Skardalen (åpner i 2018)				
E6 Sørkjøsfjellet (åpner i 2018)				
E6 Alta vest (Storsandnes - Langnesbukta) (åpner i 2018)				
Ny bru på Storslett (60 tonn) (åpner i 2023)				
Punktutbedringer (kurver)			97	
<b>TOTALT</b>		<b>1 386</b>	<b>400</b>	

Kostnadene gjelder de punktutbedringer som må gjøres utover de vegprosjektene og utbedringstiltakene som er prioritert i perioden 2014-2023.

# 14. Samfunnssikkerhet



## Utfordringer

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

En av hovedutfordringene for fram- kommelighet 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, for eksempel brann i tunnel, brukollaps eller terrorangrep, eller sabotasje 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 fjernstyringssystemer. Vegtrafikk- sentralene har en sentral rolle i overvåkingen av trafikken. Teknisk svikt eller dataangrep kan ha stor innvirkning på vår evne til å overvåke og styre trafikken.

## 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 forebyggings- strategi, hvor klimatilpasning, beredskap og hendelseshåndtering 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 klima- tilpasning ivaretas i riksvegutredningen, transportmodellene og generell transportplanlegging
- Som en del av det løpende revisjons- arbeidet, identifisere hvor i håndbøker og kvalitetsprosesser samfunnssikkerhet og klimatilpasning bør omtales spesielt
- Revidere og oppdatere jevnlig SAMROS 2: en oversikt over samferdsels- og/eller samfunnskritiske vegstrekninger og infrastruktur, og vurdere tiltak
- Systematisk kartlegge risiko- og sårbarhetspunkter 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 omkjørings- ruter. Tiltakene i 2018–2023 berører 31 av de 300 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.

### 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
- Prioritere håndtering av eksisterende vannveger og effektive planer for vannhåndtering på vegprosjekter
- 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 driftskontraksområder. Det vil utbedres 57 skredpunkter i perioden 2018–2023.

Kompetansen 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:

- Sikre at informasjonssikkerhet ivaretas ved utvikling av nye ITS-løsninger
- Identifisere og følge opp informasjonssystemer som er kritiske 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 lagere og rask gjenoppbygging av brutte forbindelser. Eldre materiell som ikke tilfredsstillende 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.

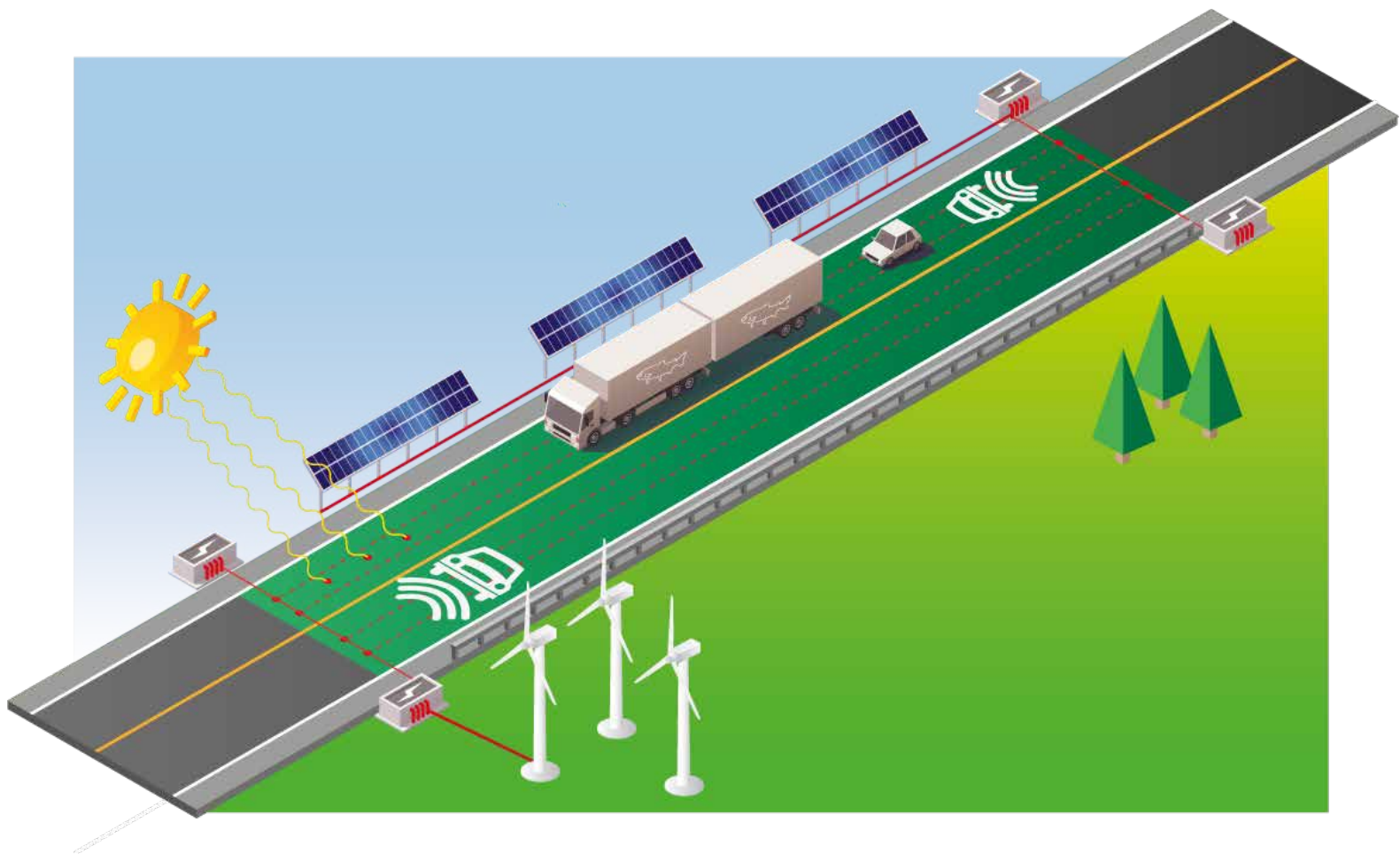
### Risikostyring

Risikostyring innen samfunnsikkerhet handler om å identifisere truslene mot

transportsystemet og veginfrastrukturen. Dette kan være klimarelaterte hendelser, store ulykker på vegnettet eller et terrorangrep og sabotasje mot transportinfrastrukturen. 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 omfatter løsninger som benytter informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) i transportsystemet. Hensikten er å bedre informasjonstilgang, påvirke atferd og forbedre transportløsninger og trafikk-avvikling slik at man oppnår bedre framkommelighet, trafiksikkerhet, miljø og brukertilfredshet. Vi viser til kapittel 3.2 Forvaltning av riks- og fylkesveg (piloter) og 5.4 Programområdene (piloter, informasjonstavler etc.), for omtale 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 Samfunns-sikkerhet.

### 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 framtidigrettet intelligent transportsystem. Målet er at Norge skal ligge i front innenfor intelligente transportsystemer der ny teknologi og automatiserte 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. Staten 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 lov-pålagte 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. Infrastruktur for trafikkdata vil være byggeklosser i et framtidig system med

stadig mer automatisert kjøring. Statens vegvesen vil videreutvikle helhetlige trafikk-informasjons tjenester, Vegvesen trafikk, reisetidssystemet, web-kamera og Vegvær.

Trafikkstyringssystemene på vegtrafikk-sentralene 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 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 samvirkende 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 automatiserte tunge kjøretøyer, nødvendig infrastruktur og systemer for automatiserte kjøretøyer, styrking av næringstransport gjennom automatiserte og målrettede kontroller og ivaretagelse av tunnelsikkerhet med samvirkende ITS. I byområdene vil aktuelle tema kunne være automatisert transport på begynnelsen og slutten av en reise («first and last mile»), nye betalings- og kontrollsystemer for å motivere til økt elektrifisering av bilparken, «Mobilitet som en tjeneste» (MaaS) og tiltak knyttet til samvirkende ITS 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.

### Eksempler på piloter

I en oppstartsfasen av pilotene legges det vekt på å videreutvikle allerede igangsatt eller planlagt aktivitet.

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. E8 inngår sammen med E6 Oslo–Svinesund i NordicWay2, et fellesnordisk prosjekt under EUs program CEF Transport. CEF Transport vektlegger utprøving av «CCAM – Connected, Cooperative and Automated Mobility». 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. På E136 mellom Åndalsnes og Dombås gjennomføres det en pilot med automatisert kontroll og vinterdrift.

I byer vil Statens vegvesen bidra sammen med andre aktører til å tilrettelegge for gode mobilitetsløsninger og muligheter til

regulering i form av virtuelt avgrensede områder (geofence). Byer som allerede er i gang med å planlegge slike aktiviteter er Oslo, Trondheim, Kongsberg og Bodø.

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 automatisert 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

Transportsektoren 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 satse på et strukturert samarbeid om grensekryssende planer, prosjekter og transportert. 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 årene vil arbeidet med EU-kommisjonens nye mobiltetspakke 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» fra 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 om lag 3,3 mrd. kr 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. Senere er det blant annet utarbeidet analyser av vegforbindelsene i korridorene med kartlegging av standard og flaskehalsler. Transportplanen har stor nytte for nasjonal og regional transportplanlegging og -forvaltning, og bidrar til å se grensekryssende transportforbindelser som en helhet. Arbeidet med felles Barents transportplan fortsetter i 2018. 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 infrastrukturen 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 gods-transporten er E12 Umbukta (Nordland), E10 Bjørnfjell (Nordland), E8 Kilpisjervi (Troms) og rv 93 Kivilompolo (Finnmark). Store deler av sjømateksperten på veg i Nord-Norge går over disse korridorene. Gjennomføring av prosjektene rv 93 Kløfta i Finnmark og rv 77 Tjernfjellet/E6 Sørrelva - Borkamo i Nordland vil bidra til å åpne de to utlandskorridorene for modulvogntog.





## 17. Effektiv gjennomføring



## Gjennomføringsevne og mål i Nasjonal transportplan

Regionreformen, opphøring av sams vegadministrasjon og områdegjennomgangen medfører at Statens vegvesen vil være i en omstillingsfase de kommende årene. Etaten skal legge til rette for endringer disse prosessene medfører og samtidig nå målene i Nasjonal transportplan 2018–2029. Videre må etaten tilpasse egen organisasjon til det ansvaret som Statens vegvesen vil ha etter at endringene er gjennomført. Risikovurdering og forslag til risikoreducerende tiltak vil bli jevnlig behandlet i den årlige budsjettprosessen.

Sektorens totale behov for fagkompetanse innenfor en rekke sentrale fagområder vil kunne øke som følge av regionreformen dersom fagmiljøene splittes mellom Statens vegvesen og de nye fylkeskommunene. Etatens tilgang på høyt kvalifisert arbeidskraft vil kunne bli redusert tilsvarende.

Etaten ser en økt risiko for å miste viktig kompetanse i forbindelse med omstillingsprosessen samtidig som en usikker framtid kan gjøre det krevende å tiltrekke seg nye medarbeidere med ønsket kompetanse. Statens vegvesen vil legge til rette for å sikre at overgangen til ny organisasjon foregår på en måte hvor de ansatte og etatens oppgaver ivaretas på best mulig måte.

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 også gi tidsbesparelser for mange prosjekter, som følge av bedre styring og bedre overgang mellom planfasene og mellom planleggings-

og gjennomføringsfasen. Jf. omtale nedenfor.

## 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 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. kr 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 prosjekt-kostnadene anslås å øke ut over fastsatt styringsmål. Det vil imidlertid kunne skje endringer i prosjektkostnadene etter hvert som prosjektet utvikles gjennom planleggingen, som ikke vil dekkes inn gjennom kutt for øvrig i prosjektet.

For å styrke styringen av etatens planarbeid er det utviklet rutiner og verktøy for utarbeidelse av planleggingsprogrammer. Det settes krav til at alle planarbeider som startes må ligge inne i godkjent planleggingsprogram. Planleggingsprogrammet for perioden 2018–2023 ligger som vedlegg 3 til handlingsprogrammet.

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.

For flere prosjekter i perioden er det behov for ytterligere samordning mellom Statens vegvesen og de øvrige transportetatene for å sikre gode løsninger og effektiv gjennomføring. Det er spesielt planlegging som enten må koordineres eller gjennomføres i fellesskap. I tillegg er det fellesprosjekter hvor enten Statens vegvesen eller Jernbanedirektoratet har prosjektansvaret for både veg og bane. De enkelte prosjektene er omtalt under de respektive rutene i kapittel 18.

I 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 i større grad samles i prosjektpakker. Tiltaket som gir størst reduksjon i planleggingstiden er å starte reguleringsplanarbeidet direkte etter godkjent KVV/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 Hålogalandsvegen (planen er vedtatt), E39 Stord – Os, Ringeriksbanen og E16 Høgkastet – 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 har utarbeidet 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 byggherrevirkningsomheten 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 etaten kan lære av andre, og ønsker i den sammenheng også å sammenligne priser, eksempelvis med Nye Veier AS. Det er i denne sammenheng viktig at etaten i størst mulig grad har samme rammebetingelser som de den skal sammenligne seg med. Eksempelvis ønsker etaten å ha muligheten til å engasjere entreprenører i en tidligere fase av prosjektene, på samme måte som Nye Veier AS.

Statens vegvesen skal øke sin gjennomføringsevne når det gjelder bygging av gang- og sykkelveg, for å øke sykkelbruken og nå målet om nullvekst i personbiltransporten i byene. Effektiv

gjennomføring av et helhetlig og konkurransedyktig sykkeltilbud i byer med bymiljø- og byvekstavtaler eller bypakker fordrer at tiltak og prosesser i større grad enn tidligere er enkle og kostnads-effektive, 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.

For å gjøre utbyggingen av gang- og sykkelvegnettet mest mulig kostnadseffektiv skal det legges vekt på tiltak som utnytter eksisterende infrastruktur bedre. Eksempler kan være:

- Økt bruk av sykkelfelt i gater
- Økt bruk av 30 km/t og blandet trafikk i by- og boligstrøk i stedet for egne, separate gang- og sykkelveger
- Mer tilrettelegging for sykling mot kjøreretningen i envegskjorte gater
- Bedre skilting av anbefalte sykkelruter
- Oppmerking av sykkelbokser i lysregulerte kryss
- Bedre drift og vedlikehold, særlig vinterstid

Enklere tiltak som sykkelfelt, sykling mot kjøreretning, fjerning av parkeringsplasser osv. er mest aktuelt på lavhastighetsveger og vil kreve god dialog med kommuner og fylkeskommuner.

### Effektiviseringsprogrammet

Effektiviseringsprogrammet skal bidra til å redusere kostnadene til drift av Statens vegvesen med 10–15 pst. innen 2023, sammenlignet med forventet kostnadsutvikling uten effektivisering. I tillegg skal effektiviseringsprogrammet bidra til å

redusere kostnadene ved å bedre gjennomføringsevnen.

Effektivisering i Statens vegvesen omfatter alle deler av virksomheten, som byggherre, planlegging, forvaltning, trafikant og kjøretøy og ledelses- 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 140 mill. kr, som i 2023 utgjør 1,4 mrd. kr sammenlignet med en referansebane fra 2014. 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.

Statens vegvesen har innført rutiner knyttet til å beskrive, kostnadsberegne, prioritere og følge opp virksomhetsutviklingstiltak. 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. Resultatene vil være viktige innspill for prioritering av tiltak i effektiviseringsprogrammet.

## Digitalisering

Digitalisering gir nye muligheter for å tilby bedre og mer effektive tjenester til trafikantene. Sammen med bemanningsstyring og en mer effektiv gjennomføring blir digitalisering sentralt for at etaten skal innfri ambisjonen om å redusere interne og administrative kostnader med 140 mill. kr hvert år. Å automatisere og digitalisere administrative prosesser er et viktig bidrag til effektivisering. I Statens vegvesens oppfølging av Digital agenda er viktige prinsipper at brukeren er i sentrum, at informasjonssikkerhet og personvern skal sikres, og at felles, åpne løsninger skal benyttes.

I handlingsprogrammet for 2018–2023 er det avsatt i størrelsesorden 2,3 mill. kr årlig til virksomhetsutvikling. Betydelige deler av dette vil brukes til digitalisering. Statens vegvesen skal møte økende krav til en tilgjengelig, sikker og miljøvennlig infrastruktur med tilstandsbasert vedlikehold, informasjonsmodeller (BIM), bedre dataflyt/tilgjengelighet og styringssystemer. Etaten skal regulere og tilrettelegge for automatisert kjøring og samvirkende ITS, og etablere en plattform for åpne veg- og transportdata. Innenfor trafikant- og kjøretøytilsyn utvikles det selvbetjenings-tjenester.

## 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 satsingsområder 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



I det etterfølgende gis en nærmere beskrivelse av prioriteringene innenfor investeringsrammene til de enkelte riksvegrutene 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 veg-

prosjektene ytterligere konkretisert i forhold til meldingen. I tillegg er prioriteringene innenfor programområdene, fornying og større vedlikeholdstiltak konkretisert og detaljert. Dette er vist på rutenivå gjennom forslag til årlige tildelinger. Tunnelutbedringstiltak på fornyings- og vedlikeholdsposten er konkretisert i vedlegg 2 for tunnelutbedringsprogrammet. En bruttoliste over aktuelle programområde-tiltak på riksveg i de ni største byområdene er vist i vedlegg 1. Tiltakene vil bli fastsatt gjennom forhandlinger om avtaler.

Nedenfor følger en forklaring på forkortelsene som er brukt i tabellene i kapittelet for de ulike tiltakskategoriene innenfor hvert enkelt programområde.



<b>Utbedringstiltak</b>	<b>Tilrettelegging for gående og syklende</b>
(V) Forsterking av veg	(O) Tilrettelegging i byer og tettsteder
(T) Tiltak i tunneler	(G) Tilrettelegging utenfor byer og tettsteder
(B) Rehabilitering av bruer	(I) Sykkelveinspeksjoner
(M) Rehabilitering av vegutstyr og miljø	(A) Annet
(R) Mindre skredsikringstiltak	
(U) Breddeutvidelser	
(F) Ferjekaier	
(A) Annet	
<b>Trafikksikkerhetstiltak</b>	<b>Miljøtiltak</b>
(M) Midtrekkverk	(S) Støyskjermingstiltak
(S) Forsterket midtoppperking	(Q) Ivaretagelse av biologisk mangfold
(U) Tiltak mot utforkjøring	(V) Forskrift om rammer for vannforvaltningen
(X) Kryssutbedring	(M) Miljøgater
(I) Tiltak etter TS-inspeksjoner	(K) Rehabilitering av kulturminner i tråd med Nasjonal verneplan for veger, bruer og verelaterte kulturminner
(A) Annet (kontrollplasser/- stasjoner mm)	(A) Annet
<b>Vedlikehold og fornying av riksveger</b>	<b>Servicetiltak</b>
(T) Tiltak i tunneler	(D) Hvileplasser
(B) Bru	(R) Rasteplasser
(V) Vegfundament og vegdekke	(A) Annet (kjettingsplasser mm)
(D) Drens- og avløpsanlegg	
(M) Vegutstyr og miljøtiltak	
(F) Ferjekaier	
(A) Annet	
<b>(P) Planlegging</b>	<b>Kollektivtiltak og universell utforming</b>
<b>(G) Grunnerverv</b>	(H) Oppgradering av holdeplasser
	(K) Oppgradering av knutepunkter
	(F) Kollektivfelt
	(A) Annet (innfartsparkering mm)

## Omtale av prioriteringer innenfor den enkelte riksvegrote

### 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 hovedvegsystemet i Moss og Rygge*

Se omtale under rute 3.

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

Arbeidet er i startfasen. KVUen 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/rv 22/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 veger.

Økonomiske rammer for perioden 2018–2023 på rute 1 (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>140</b>	<b>9</b>
<b>Programområdetiltak</b>	<b>891</b>	
- Utbedringstiltak	229	-
- Tilrettelegging for gående og syklende	173	-
- Trafikksikkerhetstiltak	281	-
- Miljøtiltak	40	-
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	95	-
- Servicetiltak	73	-
<b>Fornyning</b>	<b>971</b>	-
<b>Planlegging</b>	<b>431</b>	-
<b>Grunnerverv</b>	<b>7</b>	-
<b>Post 30 Riksveginvesteringer</b>	<b>2 440</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. Det planlegges nytt dobbeltspor på flere strekninger langs Østfoldbanen. Strekningen Fredrikstad – Sarpsborg er et samarbeidsprosjekt mellom Bane NOR, Statens vegvesen, Bypakke Nedre Glomma og Fredrikstad kommune. For strekningen Haug – Seut vil oppkobling mot rv 110 være en del av jernbanetiltaket.

Innenfor rammen til programområdene prioriteres trafikksikkerhetstiltak med vekt på kryssutbedring og forbedret skilting/ informasjon. Videre prioriteres tilrettelegging for gående og syklende og utbedringstiltak med vekt på forsterkning av veg og tiltak i tunnel.

Innenfor rammen til fornying prioriteres utbedring av tunneler.

### *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 eventuell anleggsstart på E6 Manglerud-prosjektet 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	Indring	NTP 2018-2029			Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029					
		statlige midler		sum	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																							annen	fin		
Rv 110 Ørebekk - Simo	x	128	128	140	9	149	140	9																	140	9			
E6 Manglerudprosjektet (start)			408	5 100	8 200	13 300																			350	710			
Rv 22 Bru over Glomma			1 224	1 224	1 326	2 550																			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>140</b>	<b>9</b>															<b>140</b>	<b>9</b>	<b>1 570</b>	<b>2 040</b>	<b>1 710</b>	<b>2 049</b>

Mill. 2018-kr

Utbedringsiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	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
				Kostnadsoverslag/ restbehov		Kostnadsoverslag/ restbehov		Kostnadsoverslag/ restbehov		Kostnadsoverslag/ restbehov		Kostnadsoverslag/ restbehov		Kostnadsoverslag/ restbehov		Kostnadsoverslag/ restbehov		Kostnadsoverslag/ restbehov		Kostnadsoverslag/ restbehov	
Rv22 Laugslett N - Jørgentvet S	V Østfold			6,0	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-		
Rv22 Jørgentvet N - Skjønhaug S	V Østfold			20,0	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-	-	20,0	-	-	-	-		
Rv111 Tranga (fundamentinngssvkt)	V Østfold			54,4	-	-	-	54,4	-	-	-	-	-	54,4	-	-	-	-	-		
Rv11722 Rudslogen - Mysen, modulvegntog	A Østfold			98,0	-	-	-	44,0	-	-	-	-	-	54,0	-	-	-	-	-		
E6 Eidtunnellen	T Østfold			33,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33,7	-	-	-	-	-		
Rv21 Remmedalen	V Østfold			2,0	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-		
Rv22 Skjønhaug nord (sikred - kvikkleire)	R Østfold			4,2	-	-	-	4,2	-	-	-	-	-	4,2	-	-	-	-	-		
Rv110 Ørmen sør	V Østfold			7,0	-	-	-	7,0	-	-	-	-	-	7,0	-	-	-	-	-		
(fundamentinngssvkt - utglidning)	A Østfold			3,0	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Rv111 Gretnesdalen (dreneringssvkt)	B Østfold			0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,7	-	-	-	-	-		
Rv111 Lille Ruds bru	B Østfold			0,7	-	-	-	67,6	-	-	-	-	-	67,6	-	-	-	-	-		
<b>Sum</b>				<b>229,0</b>				<b>229,0</b>		<b>13,0</b>			<b>93,7</b>		<b>54,0</b>		<b>229,0</b>				

Mill. 2018-kr

Tilrettelegging for gående og sykklende	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	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
				Kostnadsoverslag/ restbehov		Kostnadsoverslag/ restbehov		Kostnadsoverslag/ restbehov		Kostnadsoverslag/ restbehov		Kostnadsoverslag/ restbehov		Kostnadsoverslag/ restbehov		Kostnadsoverslag/ restbehov		Kostnadsoverslag/ restbehov		Kostnadsoverslag/ restbehov	
E6 Moss, Melles alternativtill E6 (Fv119)	O Østfold			19,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,0	-	-	-		
Rv21 Hården, Rudsveien - Marcus Thranes gate	O Østfold			70,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50,0	-	20,0	-	-	-		
E6 Kambo og Akershus grense (Fv311)	G Østfold			31,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27,5	-	4,0	-	-	-		
E6 Sandbakken - Skjeberg	O Østfold			52,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
(Værneveien - Skadalsveien, Fv118)	O Østfold			39,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
<b>Sum</b>				<b>172,8</b>				<b>172,8</b>		<b>13,3</b>			<b>43,0</b>		<b>77,5</b>		<b>172,8</b>				

Miljø, 2018-kr

Trafikksikkerhetstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	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
				Kostnadsoverslag/ restbehov		Kostnadsoverslag/ restbehov		Kostnadsoverslag/ restbehov		Kostnadsoverslag/ restbehov		Kostnadsoverslag/ restbehov		Kostnadsoverslag/ restbehov		Kostnadsoverslag/ restbehov		Kostnadsoverslag/ restbehov		Kostnadsoverslag/ restbehov	
Rv111 Årumkrysset (frieite)	X	Østfold															82,7				
E6 Midtde TS-tiltak - diverse	I	Akershus															2,0				
Rv22 Bergnerhuskrysset, undergang	X	Østfold															38,5				
E6 Patternd rampen fra sør, kryssubedring	X	Østfold															15,3				
Rv111Asen i Sarpsborg, kontrollplass	A	Østfold															4,1				
Rv21 Halden, oppgradering av veglyss	I	Østfold															4,0				
Rv111 x iv627 lse, etablering av	X	Østfold															1,7				
Rv111 Sarpsborg x Rådhusveien, ombygging til tundkjøring	X	Østfold															20,0				
E6 Klemetsrud nordgående, variabel inforlav	A	Oslo				20,0											2,5				
E6 Klemetsrud sørgående, variabel inforlav	A	Oslo															2,5				
E6 Patterndkrysset, køvarsling	A	Østfold					2,3										2,3				
E6 Solberg nordgående, RGB-tavle	A	Østfold															2,0				
E6 Moss nord sørgående, RGB-tavle	A	Østfold							2,0								2,0				
E6 Manglend - Bivn, TS-tiltak	A	Oslo															18,0				
E6 Lekvoll nordgående, RGB-tavle	A	Østfold															2,0				
Rv110 Fredrikstad, omkjøring ved stengje bruer/tunnel	A	Østfold															5,0				
E6 Variable fartsgrenseskilt	A	Østfold															35,0				
E6 Nestvettunnelen, skilling av forbud for tunge kjøretøy i venstre felt	A	Akershus															3,0				
Rv22 Krinsen vestgående, variabel inforlav	A	Akershus															2,2				
E6 Stækken sørgående, variabel inforlav	A	Akershus															1,5				
E6 Taralduu kontrollisasjon, tiltak for mer effektiv kontrollvirksomhet	A	Akershus															8,0				
Rv22 Rakkestad - Akershus gr.	U	Østfold															8,4				
Rv22 Østfold gr. - Lillestrøm	U	Akershus															14,0				
E6 VTS kamera	A	Østfold															1,1				
E6 omkjøringsskilling	A	Østfold															3,0				
<b>Sum</b>																	280,8				
																	72,4				
																	20,5				
																	280,8				

Miljøtiltak		Titelskategorior	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	Stat	Annen
E6 Støytiltak på boliger med innendørs støynivå over 42 dB rute 1 i Oslo	S	Oslo				3,8	-	-	-	3,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,8	-	-			
E6 Chaussé – Sinesund vegmiljø (Fv 118)	A	Østfold				0,2	-	-	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	-	-			
E6 Fredrikstadske Kongevei (Fv 311)	A	Østfold				1,0	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-			
Rute 1 Støytiltak på boliger med innendørs støynivå over 42 dB	S	Østfold				9,0	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,0	-	-			
E6 Eidetunnelen, renselittak	V	Østfold	x			7,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	-	-			
Rute 1A Støytiltak på boliger med innendørs støynivå over 42 dB	S	Akershus				1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	1,0	-	-			
E6 Taraldrud, flerning av Alunskifer	V	Akershus				45,0	-	-	-	-	-	-	-	-	17,5	-	-	-	-	-	17,5	-	-			
<b>Sum</b>						67,0	-	-	-	7,0	-	-	-	-	4,0	-	-	-	-	-	39,5	-	-			

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming		Titelskategorior	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	Stat	Annen
E6 Mossporten (Patterer), Park & Ride	A	Østfold				65,9	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	-	-	-	-	65,9	-	-			
E6 Jonstun (v 110) Park & Ride	A	Østfold				29,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,8	-	-			
Rv 110 Karlsruh, Råde, universell utforming av bussholdeplasser	H	Østfold				3,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,6	-	-			
E6 Rygge, oppgradering av E6 holdeplass	H	Østfold				1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	-	-			
<b>Sum</b>						100,3	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	-	-	-	-	95,5	-	-			

Serviceiltak		Tiltakskategori	Fylke	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 Svenesundpakten, ny degnhvileplass	D	Østfold	x	-	-	29,5	-	40,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	70,1	-	-	-		
E6 Registreingspunkter Reiselid	A	Akershus	-	-	-	-	-	-	-	1,8	-	1,8	-	-	-	-	-	1,8	-	-	-		
Rv22 Registreingspunkter Reiselid	A	Akershus	-	-	-	-	-	-	-	1,4	-	1,4	-	-	-	-	-	1,4	-	-	-		
<b>Sum</b>				-	-	29,5	-	40,6	-	-	-	3,2	-	-	-	-	-	73,3	-	-	-		

Fornyng		Tiltakskategori	Fylke	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
Tunnelutbedingsprogrammet, Region øst	T			-	-	599,00	-	295,00	-	77,00	-	-	-	-	-	-	-	971,00	-	-	-		
<b>Sum</b>				-	-	599,00	-	295,00	-	77,00	-	-	-	-	-	-	-	971,00	-	-	-		

Planlegging		Tiltakskategori	Fylke	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 1	P			-	-	111,8	-	54,5	-	56,8	-	90,8	-	102,0	-	15,3	-	431,2	-	-	-		
<b>Sum</b>				-	-	111,8	-	54,5	-	56,8	-	90,8	-	102,0	-	15,3	-	431,2	-	-	-		

Grunnervry		Tiltakskategori	Fylke	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
Grunnervry rute 1	G			-	-	-	-	2,0	-	2,0	-	2,0	-	-	-	1,0	-	7,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				-	-	-	-	2,0	-	2,0	-	2,0	-	-	-	1,0	-	7,0	-	-	-		





## 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 på rute 2a (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>1 777</b>	<b>2 208</b>
<b>Programområdetiltak</b>	<b>107</b>	
- Utbedringstiltak		-
- Tilrettelegging for gående og syklende	55	-
- Trafikksikkerhetstiltak	49	-
- Miljøtiltak	3	-
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming		-
- Servicetiltak		-
<b>Fornyning</b>		-
<b>Planlegging</b>	<b>16</b>	-
<b>Grunnerverv</b>	<b>213</b>	-
<b>Post 30 Riksveginvesteringer</b>	<b>2 113</b>	<b>2 208</b>

### Prioriteringer på ruten

#### *Perioden 2018–2023*

I første seksårsperiode settes det av statlige midler til fullfinansiering av prosjektet E18 Riksgrensen – Ørje i Østfold, inkludert midler til refusjon av forskutterte midler. Prosjektet ble åpnet 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.

Innenfor rammen til programområdene prioriteres tilrettelegging for gående og syklende og trafiksikkerhetstiltak med vekt på veglys.

### E18 Retvet – Vinterbro

Dagens veg er en tofelts veg uten midt-rekkverk og forbikjøringsfelt. Fartsgrensen er 60 og 70 km/t. Årsdøgntrafikken varierer mellom 11 000 og 20 000 kjøretøyer. 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 trafiksikkerheten og trafikkavviklingen på Vinterbrosletta (E6).

Det er også planlagt et nytt planskilt kryss ved Holstad. For å sikre effektiv gjennomføring av E18 ved Holstad kreves det planlegging sammen med Bane NOR for å sikre nødvendig stengetid på Østfoldbanen. 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	1 200 mill. kr
Annen finansiering 2018–2023	2 200 mill. kr
Statlig finansiering 2024–2029	3 490 mill. kr
Annen finansiering 2024–2029	450 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

Post 30 Store prosjekt	Indring	NTP 2018-2029			Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029		
		statlige midler		sum	stat	annen	fin	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	
		18-23	24-29																							
E18 Rgr - Ørje	x	64	64	82	8	90	82	8	40	40	57	60	63	100	100	100	100	950	850	82	8	3 490	450	82	8	
E18 Rgr - Ørje, refusjon	x	137	137	137		137	40		60	60										137					137	
E18 Knapstad - Retvet, refusjon	x	243	243	243		243	60													243					243	
E18 Melløby - Momarken	x			115		115	115													115					115	
E18 Retvet - Vinterbro		1 311	3 381	4 692	2 652	7 344	4 690	2 650	50	50	100	100		200	100	1 150	1 150	950	850	1 200	2 200	3 490	450	4 690	2 650	
<b>Sum</b>		<b>1 755</b>	<b>3 381</b>	<b>5 136</b>	<b>2 652</b>	<b>7 925</b>	<b>2 658</b>	<b>5 267</b>	<b>8</b>	<b>150</b>	<b>217</b>	<b>217</b>	<b>63</b>	<b>200</b>	<b>100</b>	<b>1 150</b>	<b>1 150</b>	<b>950</b>	<b>850</b>	<b>1 777</b>	<b>2 208</b>	<b>3 490</b>	<b>450</b>	<b>4 690</b>	<b>2 658</b>	

MIII. 2018-kr																					
Tilrettelegging for gående og syklende	Tilskatskategori	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
E18 Askim - Mysen, Siltu - Sekkelsten, alternativ til E18 (fv128)	O	Østfold		52,0	-	-	-	-	-	-	-	20,0	-	32,0	-	-	-	52,0	-	-	-
E18 Askim - Mysen, Brenneemoen, alternativ til E18 (fv128)	G	Østfold		2,7	-	-	-	-	-	2,7	-	-	-	-	-	-	-	2,7	-	-	-
<b>Sum</b>				54,7	-	-	-	-	-	2,7	-	20,0	-	32,0	-	-	-	54,7	-	-	-

MIII. 2018-kr																					
Trafikksikkerhetstiltak	Tilskatskategori	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
E18 Mindre TS-tiltak - diverse	I	Akershus		2,0	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-
E18 Trøllbergjarm - Mølleby, utbedring av tekkveik - Eidsberg	U	Østfold		1,5	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-
E18 Ørje - Mølleby, Marker/Eidsberg, nytt veglys	I	Østfold		27,0	-	-	-	27,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27,0	-	-	-
E18 Rekkverkstiltak etter TS-inspeksjon	U	Oslo		2,9	-	-	-	-	-	1,1	-	-	-	2,9	-	-	-	2,9	-	-	-
E18 Driftsøpning og bom i midtdeler	A	Oslo		1,1	-	-	-	-	-	1,1	-	-	-	-	-	-	-	1,1	-	-	-
E18 RGB-runde ved Knapstad (vestover)	A	Østfold		2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-	-	2,5	-	-	-
E6 Vestby - Son, nådåpning	A	Akershus		0,9	-	-	-	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,9	-	-	-
E18 Etabelting av trekkerør/fiber	A	Akershus		9,0	-	-	-	-	-	-	-	-	9,0	-	-	-	-	9,0	-	-	-
E18 Elestad nordgående, variabel infotavle	A	Østfold		2,2	-	-	-	-	-	2,2	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-	-	-
<b>Sum</b>				49,1	-	-	-	27,9	-	5,3	-	1,5	-	14,4	-	-	-	49,1	-	-	-

		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
E18 Støytiltak på boliger med innendørs støyinnivå over 42 dB, rute 2a i Oslo	S	Oslo		2,0	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-
Rute 2A Støytiltak på boliger med innendørs støyinnivå over 42 dB	S	Akershus		1,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-
<b>Sum</b>				3,0	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	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
Planlegging rute 2a	P			15,9	-	2,0	-	2,4	-	3,0	-	2,5	-	3,0	-	3,0	-	15,9	-	-	-
<b>Sum</b>				15,9	-	2,0	-	2,4	-	3,0	-	2,5	-	3,0	-	3,0	-	15,9	-	-	-

		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
Grunnerverv rute 2a	G			213,0	-	-	-	41,0	-	34,0	-	3,0	-	-	-	135,0	-	213,0	-	-	-
<b>Sum</b>				213,0	-	-	-	41,0	-	34,0	-	3,0	-	-	-	135,0	-	213,0	-	-	-

		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
E18 Altheimelien gangbru - Utbedring av bru 03-0684	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 på rute 2b (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>288</b>	
- Utbedringstiltak	7	-
- Tilrettelegging for gående og syklende	50	-
- Trafikksikkerhetstiltak	188	-
- Miljøtiltak	18	-
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	25	-
- Servicetiltak		-
<b>Fornyning</b>	<b>50</b>	-
<b>Planlegging</b>	<b>72</b>	-
<b>Grunnerverv</b>	<b>23</b>	-
<b>Post 30 Riksveginvesteringer</b>	<b>1 553</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.

Innenfor rammen til programområdene prioriteres trafikksikkerhetstiltak med vekt på bygging av midtrekkverk, tiltak mot utforkjøring og kryssutbedring. Videre prioriteres tilrettelegging for gående og syklende. Innenfor rammen til fornying prioriteres utbedring av tunneler.

### 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 (yttering).

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 inkludert 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 Hokksund – 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 eventuell 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	Indring	NTP 2018-2029			Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029		
		statlige midler		annet	sum	stat	annet	sum	stat	annet	stat	annet	stat	annet	stat	annet	stat	annet	stat	annet	stat	annet	stat	annet	stat	annet
		18-23	24-29																							
E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum		1 122	1 122	1 479	1 120	1 550	2 670	50	370	100	500	200	480	500	180	200	20	70	1 120	1 550	300	820	1 120	1 550		
E16 Slottmarka - Herbergåsen - Nybakke (start)			306	816	3 800	3 400	7 200																			
<b>Sum</b>		<b>1 122</b>	<b>306</b>	<b>1 428</b>	<b>4 920</b>	<b>4 950</b>	<b>9 870</b>	<b>50</b>	<b>370</b>	<b>100</b>	<b>500</b>	<b>200</b>	<b>480</b>	<b>500</b>	<b>180</b>	<b>200</b>	<b>20</b>	<b>70</b>	<b>1 120</b>	<b>1 550</b>	<b>300</b>	<b>820</b>	<b>1 120</b>	<b>1 550</b>	<b>1 420</b>	<b>2 370</b>

Mill. 2018-kr

Utbedrings tiltak	Tiltakskategori	Fylke	Planstatus	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
E16 og rv 25 - flere kryss, modulvogntog	A	Hedmark		7,4	-	-	-	7,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,4	-	-	-
				7,4	-	-	-	7,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,4	-	-	-

Mill. 2018-kr

Tilrettelegging for gående og sykklende	Tiltakskategori	Fylke	Planstatus	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
E16 Kongsvinger, tv 250 Øyset - Langeland	O	Hedmark	RP	24,5	-	5,0	-	19,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,5	-	-	-
Rv 2 Brynm - Grue kirke	G	Hedmark	RP	20,4	-	-	-	-	-	12,4	-	-	-	8,0	-	-	-	20,4	-	-	-
Tiltak etter GS-seginspeksjoner	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	-	-	-

Milli. 2018-kr

Trafikkikkerhetstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Planstatus	Kostnadsoverslag/ resubehov		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	
Rv2 Lier - Røsta	M	Hedmark	0	120,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	66,0	-	66,0	-	54,0	
E16 Midtre IS-tilltak, diverse	I	Akershus	0	2,0	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	2,0	-	-
E16 Kalsjø Lurner, kryssubedring	X	Oppland	0	14,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,0	-	14,0	-	-	
Rv25 Lovhengsmoen (x iv 536), kontrollplass	A	Hedmark	0	2,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,1	-	2,1	-	-	
Rv2 Henrik Isen veg - Grøndslekken	X	Hedmark	0	7,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,3	-	7,3	-	-	
Rv25 Finstadkrysset	X	Hedmark	0	13,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,1	-	13,1	-	-	
E16 Jaren - Skimmedøl	U	Hedmark	0	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-	2,2	-	-	
Rv2 Kongsvinger - Røvend	U	Hedmark	0	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	2,5	-	0,0	
Rv2 Røvestad - Nor bru	U	Hedmark	0	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,8	-	2,8	-	-	
Rv2 Rapstad - Grindenga	U	Hedmark	0	4,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,5	-	4,5	-	-	
Rv2 Nor nord - Grinder	U	Hedmark	0	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,9	-	1,9	-	-	
Rv2 Grøder - Kikeneær	U	Hedmark	0	1,1	-	-	-	-	-	1,1	-	-	-	-	-	-	-	1,1	-	-	-	
Rv2 Kikeneær - Nannet	U	Hedmark	0	0,6	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-	
Rv2 Namna - Jæmmerdal	U	Hedmark	0	0,3	-	-	-	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-	
Rv2 Jæmmerdal - Johnsbøtne	U	Hedmark	0	1,1	-	-	-	-	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	1,1	-	-	-	
Rv2 Magnemoen - Børlåa	U	Hedmark	0	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	-	1,2	-	-	
Rv2 Møitrand - Lier	U	Hedmark	0	3,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,7	-	3,7	-	-	
Rv2 Granland - Jønna	U	Hedmark	0	8,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,9	-	8,9	-	-	
Rv2 Børlåa - Matrand	U	Hedmark	0	5,2	-	-	-	-	-	5,2	-	-	-	-	-	-	-	5,2	-	-	-	
Rv2 Jønna N - Heradsbygd	U	Hedmark	0	0,4	-	-	-	-	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	0,4	-	-	-	
Rv2 Heradsbygd N - Hønsstad	U	Hedmark	0	0,3	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-	
Rv25 Lovberget - Finstad	U	Hedmark	0	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,6	-	2,6	-	-	
Rv25 Finstad - Flisbuat (Tysil gr)	U	Hedmark	0	13,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,8	-	13,8	-	-	
Rv25 Verifiseringskamera mot Elverum	A	Hedmark	0	0,1	-	-	-	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-	-	-	
E16 Stormer, vekt kontroll (WIM)	A	Hedmark	0	1,5	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-	
E16 lemtaker, belysning av gangfelt	A	Oppland	0	2,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,1	-	2,1	-	-	
E16 Tiltak mot utorkjøringsulykker, sikring av installasjoner	U	Oppland	0	4,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,8	-	4,8	-	-	
E16 Kalsjø - Sand, veilyv	A	Oppland	0	4,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,6	-	4,6	-	-	
E16 Akershus gr. - Slomarka	U	Hedmark	0	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	-	0,8	-	-	
E16 Kongsvinger	U	Hedmark	0	0,6	-	-	-	-	-	0,6	-	-	-	-	-	-	-	0,6	-	-	-	
Rv2 Jønna, vegbelysning	A	Hedmark	0	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,6	-	1,6	-	-	
E16 Samnangrud, passeringstomme	X	Hedmark	0	1,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,8	-	-	-	
E16 Korsmo, kryss med kommunal veg	X	Hedmark	0	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	
Rv38 Tiltak mot utorkjøringsulykker	U	Buskerud	0	10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	10,0	-	-	
<b>Sum</b>				242,3	-	-	-	-	1,4	-	-	-	-	-	-	-	140,2	-	188,3	-	54,0	

Miljøtiltak		Tiltakskategori	Fylke	Planstatus	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 2 Rasta - Sundehårmet	S	Hedmark	RP	14,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,7	-	-	-
Støyskløring	S	Hedmark	0	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-
Wingerske konveg	A	Hedmark	0	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-
Rute 2B Støytiltak på boliger med innendørs støynivå over 42 dB	S	Akershus	0	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-
Rv 35 Forurensningsstørskiften 42 dB	S	Buskerud	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-
<b>Sum</b>				<b>17,7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>14,7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming		Tiltakskategori	Fylke	Planstatus	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 23 Bjørnsd - Dagslett, midtrekkverk	0	Hedmark	K	9,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,0	-	-	-
Rv 2 Knutepunkt Flisa	RP	Hedmark	K	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,8	-	-	-
E16 Jevnaker, bussterminal	0	Oppland	K	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-
Rv 35 Opprusting holdeplasser, restlin	H	Buskerud	H	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-
Rv 35 Opprusting holdeplasser Ringerike	H	Buskerud	H	7,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,5	-	-	-
<b>Sum</b>				<b>24,6</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>12,5</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Formyng		Tiltakskategori	Fylke	Planstatus	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
Tunnelbedingsprogrammet, Region øst	T			175,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	175,00	-	-	-
<b>Sum</b>				<b>175,0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>175,0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Planlegging		Tiltakskategori	Fylke	Planstatus	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 2b		P			62,0	-	9,0	-	10,0	-	9,0	-	9,0	-	12,0	-	13,0	-	62,0	-	-	-
Planlegging rute 2b		P			9,5	-	9,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,5	-	-	-
<b>Sum</b>					71,5	-	18,5	-	10,0	-	9,0	-	9,0	-	12,0	-	13,0	-	71,5	-	-	-

Grunnerverv		Tiltakskategori	Fylke	Planstatus	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 2b		G			23,0	-	-	-	1,0	-	1,0	-	10,0	-	1,0	-	10,0	-	23,0	-	-	-
<b>Sum</b>					23,0	-	-	-	1,0	-	1,0	-	10,0	-	1,0	-	10,0	-	23,0	-	-	-

Vedlikehold av riksveger		Tiltakskategori	Fylke	Planstatus	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.35 Embredtssveien, støysskjem		M	Buskerud		3,0	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-
Rv.35 Katfoss bru, rehabilitering		B	Buskerud		6,0	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-
Tunnelbedringsprogrammet, Region øst		T			109,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	61,0	-	48,0	-	109,0	-	-	-
<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 dagens 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 («Jærlijnja»). Endelig beslutning om Jærlijnja skal være med i det videre planarbeidet, tas likevel først når planprogrammet har vært på høring og fastsettes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

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

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2015. Hovedvegssystemet 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 hovedvegssystemet 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.

#### *KVU/KS1 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 på rute 3 (mill. 2018–kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>7 021</b>	<b>13 336</b>
<b>Programområdetiltak</b>	<b>1 478</b>	<b>640</b>
- Utbedringstiltak	815	580
- Tilrettelegging for gående og syklende	263	
- Trafikksikkerhetstiltak	225	60
- Miljøtiltak	51	
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	84	
- Servicetiltak	40	
<b>Fornyng</b>	<b>735</b>	
<b>Planlegging</b>	<b>993</b>	<b>58</b>
<b>Grunnerverv</b>	<b>508</b>	
Post 30 Riksveginvesteringer	10 735	14 034
Post 31 Skredsikring riksveg	23	0

#### 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 mars 2018, 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. Prosjektet rv 23 Dagslett – Linnas i Buskerud som omfatter bygging av 5,5 km firefelts veg er vedtatt delvis bompengefinansiert som følge av kostnadsøkninger, er det behov for nye vurderinger. Prosjektet må blant annet ses i sammenheng med valg av løsning for rv 23 videre mot E18. Rv 509 på strekningen Sømmevågen – Sola skole i Rogaland ventes åpnet for trafikk våren 2018. Utbyggingen finansieres med midler forskuttert 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 – Ramstadsletta. 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 tunneløp i Oslofjordforbindelsen og firefelts veg videre til kryss med E6 på Vassum i Akershus. Valg av konsept er imidlertid ikke avklart. Prioriteringen er dessutenbetinget 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.

Nytt dobbelstspor på strekningen Nykirke–Barkåker med ny stasjon ved Skoppum har planlagt oppstart tidligst 2019. Det vil være behov for midlertidig omlegging av E18, og dette samordnes mellom Bane NOR og Statens vegvesen. I tillegg skal Statens Vegvesen ta ansvaret for finansiering og bygging av gang- og sykkelveg, i hovedsak langs Rv 19 fra Borre i øst til ny stasjon på Skoppum vest.

Innenfor rammen til programområdetiltak prioriteres midler til utbedringsstrekningene rv 41 /rv 451 Timenes – Kjevik i Vest-Agder og rv 40 Øyakrysset i Vestfold, midler til andre utbedringer og oppgradering av ferjekaia på rv 19 i Moss. Videre prioriteres tilrettelegging for gående og syklende og trafikksikkerhetstiltak spesielt rettet mot trafikkstyring/

informasjon, kryssutbedring og tiltak mot utforkjøring.

Innenfor rammen til fornying prioriteres utbedring av tunneler.

Innenfor skredsikring (post 31) legges det opp til å gjennomføre mindre tiltak på E39 i Vest-Agder.

#### 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 kjøretøyer 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 – Slependsen, og i motsatt retning tre ordinære kjørefelt uten kollektivfelt.

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 Gjøannes og E18 (Bærumsdiagonalen) og ny forbindelse til Fornebu. Bærumsdiagonalen har som formål å redusere trafikken på lokalveger, avlaste bolig-

områder 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 KVV/KS1 for Oslopakke 3 som ble behandlet av regjeringen i 2009. Kommunedelplan med konsekvensutredning for E18 gjennom Bærum (Lysaker – Ramstadsletta – Slependsen) 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 Oslopakke 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 Lysaker kollektivknutepunkt 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 kjøretøyer. 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 sykkel-ekspressveg. Adkomst til regional olje-terminal 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 ferje-terminal, 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 grunnerv, 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 KVU for transport-systemet 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 kjøretøyer ved Harestad til om lag 22 3000 kjøretøyer 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 Eiganes-tunnelen 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 transport-systemet på Jæren som ble behandlet av regjeringen i 2013. Kommunedelplaner ble vedtatt i 2012. Prosjektet omfattes av to regulerings-planer: Reguleringsplan for Harestad-krysset 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	700 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 bompengeneinnkrevningen 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 tunnelloesning som mulige alternativer til nytt tunnelloep

parallelt med eksisterende tunnelloep. I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er det satt av midler tilsvarende anleggskostnadene for bygging av nytt tunnelloep. Ved behandling av meldingen la et flertall i transport- og kommunikasjonskomiteenes til grunn at det skal bygges nytt tunnelloep for rv 23 under Oslofjorden, parallelt med eksisterende tunnelloep. Det foreligger vedtatt reguleringsplan for loesningen med nytt tunnelloep.

## Nokkeltall og virkningsberegninger:

Kostnadsanslag	4 590 mill. kr
Statlig finansiering 2018–2023	300 mill. kr
Annen finansiering 2018–2023	2 330 mill. kr
Statlig finansiering 2024–2029	1 360 mill. kr
Annen finansiering 2024–2029	600 mill. kr
Samfunnsokonomisk netto nytte	–3 840 mill. kr
Reduksjon i samfunnets transportkostnader	760 mill. kr
Reduksjon i bedriftsokonomiske transportkostnader for næringslivet	280 mill. kr
Reduksjon i antall drepte og hardt skadde per ar	–0,93 personer
Endring i CO <sub>2</sub> -utslipp fra trafikken per ar	7 020 tonn

Rv 282 Holmenbrua

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

Den nye brua vil bli tilpasset den store trafikkbelastningen og behovet for ei bru som talar tunge kjoretoyer med store

totalvekt enn 50 tonn. Dersom det ikke bygges ny bru, ma det gjores 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 – Slependen 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 eventuell anleggsstart på den siste delstrekningen fra Slependen 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 startet høsten 2017. Det er derfor viktig at planleggingen av prosjektene for veg og jernbane er godt koordinert. Statens vegvesen utarbeidet høsten 2017 en

mulighetsvurdering for rv 19 i tunnel gjennom Moss. Denne tok utgangspunkt i den korridoren som ble fastsatt etter KVV/KS1 (konsept 5), og vedtatt reguleringsplan for Østfoldbanen gjennom Moss. Mulighetsvurderingen viser at rv 19 i lang tunnel i den fastsatte korridoren vil føre til mye større inngrep og ulemper for bymiljøet enn tidligere antatt. Dette skyldes i hovedsak mindre tilgjengelig fast fjell, og dermed mer krevende grunnforhold enn tidligere antatt. Det er derfor knyttet stor usikkerhet til kostnadene ved å bygge en lang tunnel for rv 19 i den korridoren som er lagt til grunn i KVVUen. Statens vegvesen ser derfor på andre løsninger innenfor rammene av den vedtatte KVVUen.

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 kjøretøyer fra Sømmevågen via Risavika til kryss med fv 409 i Sunde-krossen. 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

Post 30 Store prosjekt	Indring	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	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat
E18 Bommestad - Sky	x	599		599	14	571	571	200	180	110	81									571				571	
E18 Varoddbrua	x	603		603		598	598	250	200	148										598				598	
E39 Hove - Sandved	x	116		116	4	125	125	125												125				125	
E39 Eigenestunnelen (inkl tunnelsikring)	x	845		845	14	865	865	385	380	82										847	18			847	
Rv 23 Dagslett - Linnnes <sup>1)</sup>	x	720		720	1 029	1 733	1 733	280	50	420	300	12	161							711	1 022			711	
Rv 509 Sømmevågen	x	29		29	95	129	129	20	9	50										29	100			29	
Rv 509 Sømmevågen - Sola skole	x				56	55	55														55			55	
Rv 509 Sømmevågen - Sola skole, retusjon	x				260	261	261														261			261	
E18 Lysaker - Ramstadsletta - Slependen		3 254	1 897	5 151	16 881																				
Lysaker - Strand - Ramstadsletta		3 254	1 63	3 417	10 251	3 400	10 300	3 700	2 000	250	1 800	550	1 250	900	600	1 200	450	200	420	3 200	6 100	200	4 200	3 400	
Ramstadsletta - Slependen		1 734	1 734	6 630	1 700	6 600	8 300											1 700	6 600	1 700	6 600	1 700	6 600	1 700	
E18/E39 Garneløkka - Kolsdalen		255	969	1 224	1 836	1 220	1 840	3 060	105	55	270		360	50	460	200	360	250	1 610	250	1 610	970	230	1 220	
E39 Smitene - Harestad		1 377	1 377	1 989	1 380	1 990	3 370						250	250	250	650	650	1 150	1 360	840	1 380	1 990	1 380	1 990	
E39 Ålgård - Hove		1 581	1 581	2 040	1 580	2 040	3 620							50	50	250	250	300	1 560	1 740	1 580	2 040	1 580	2 040	
Rv 23 Osloforbindelsen, trinn 2 <sup>2)</sup>		388	1 275	1 663	2 927	1 660	2 930	4 590					110	930	300	520	300	2 330	1 360	600	1 660	2 930	1 660	2 930	
Rv 282 Holmenbrua		388		388	388	390	390	780					50	120	170	200	50	390	390					390	
E18 Slependen - Drengsrud (start)		561	561	2 040	5 400	10 400	15 800																		
Rv 19 Moss (start)		1 122	1 122	1 632																					
Rv 23 Linnnes - kryss E18 <sup>3)</sup>		694	694	357	690	360	1 050																		
Rv 42 Elgetøy bru		316	316		320	320																			
Rv 509 Transporkorridor vest				714	720	720																			
<b>Sum</b>		<b>7 195</b>	<b>9 792</b>	<b>16 987</b>	<b>32 277</b>	<b>20 620</b>	<b>39 026</b>	<b>59 646</b>	<b>490</b>	<b>819</b>	<b>2 543</b>	<b>790</b>	<b>2 801</b>	<b>1 001</b>	<b>2 762</b>	<b>1 231</b>	<b>2 460</b>	<b>1 900</b>	<b>2 280</b>	<b>7 021</b>	<b>13 336</b>	<b>9 870</b>	<b>18 960</b>	<b>16 891</b>	<b>32 296</b>

1) Kostnadsøkning er avdekket - endelig avklaring foreligger ikke, jf. må bla. ses i sammenheng med valg av løsning for rv 23 Linnnes - kryss E18.

2) Valg av konsept er ikke avklart - kostnadsoverslag og framdrift er basert på bygging av nytt tunnelopp.

3) Usikkert kostnadsoverslag - valg av løsning må ses i sammenheng med rv 23 Dagslett - Linnnes.

Post 31 Sredsikring riksveger	Indring	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	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat
Mindre skredsikringsstiltak						23	23																		
E39 Tronvik - Agder grense						23	23																		
<b>Sum</b>						<b>23</b>	<b>23</b>																		

Milli. 2018-kr

Utbedringsstiltak	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, oppgradering av eksisterende ferjekal	F	Østfold	X	65,0	-	55,0	-	10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	65,0	-	-	-		
E18 Sandokka, utbedring av svanke	A	Akershus	-	26,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26,5	-	-	-	26,5	-	-	-		
E39 Tangvoll - Rogaland grense, modulvogntog	A	Vest-Agder	-	30,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	-	-		
E18 Haunytthetarmøllen	T	Vest-Agder	-	92,3	-	-	-	62,3	-	30,0	-	-	-	-	-	-	-	92,3	-	-	-		
Rv.41/Rv.451 Utbedringsstrekning Timenes - Kjevik	A	Vest-Agder	-	580,0	-	-	-	-	-	85,0	80,0	200,0	200,0	80,0	200,0	100,0	100,0	350,0	580,0	-	-		
Rv.40 Utbedringsstrekning Øyakyssset	A	Vestfold	-	30,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	-	-	30,0	-	-	-		
E18 Håneskysset tiskudd	A	Vest-Agder	-	30,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	-	-	30,0	-	-	-		
E39 Fliekkjelbra vest skredskring	R	Vest-Agder	-	15,8	-	-	-	15,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,8	-	-	-		
E39 Oftefall 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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50,0	-	-	-		
E39 V-Agder grense - Stravanger, modulvogntog	U	Rogaland	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	20,0		
E39 x Iv.14 Refslund i Lund	U	Rogaland	-	6,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,6	-	-	-		
Rv.42 Krossmoen - Nase	A	Rogaland	-	123,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	73,0	-	-	-	123,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				834,9	580,0	61,6	-	94,6	-	121,2	80,0	200,0	135,0	209,5	200,0	183,0	100,0	874,9	580,0	20,0	-		

Milli. 2018-kr

Tiltrettelegging 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, Tigepllassen - Norelekka	O	Østfold	X	89,4	-	-	-	-	-	30,0	-	59,4	-	-	-	-	-	89,4	-	-	-		
E18/Fv.30 Porsgrunn-Nystrandveien, restfin.	O	Telemark	X	2,8	-	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,8	-	-	-		
E18/Iv.420 GS Stølen - Torsbuddalen	O	Aust-Agder	X	20,0	-	12,0	-	-	-	8,0	-	-	-	-	-	-	-	20,0	-	-	-		
Rv.40 GS Gjeardal - Yriensvæien	O	Vestfold	-	75,0	-	-	-	-	-	30,0	-	45,0	-	-	-	-	-	75,0	-	-	-		
Rv.19 til Skoppum jernbanestasjon, GS-veg	O	Vestfold	X	100,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-		
Tiltak etter GS-vegnspesjoner	I	Buskerud	-	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-		
Tiltak etter GS-vegnspesjoner	I	Vestfold	-	4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	-	-		
Tiltak etter GS-vegnspesjoner	I	Telemark	-	3,0	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-		
Tiltak etter GS-vegnspesjoner	I	Aust-Agder	-	5,0	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	2,0	-	-	-	5,0	-	-	-		
Tiltak etter GS-vegnspesjoner	I	Vest-Agder	-	3,0	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-		
Rv.42 Skjerve-Krossmoen	G	Rogaland	X	0,9	-	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,9	-	-	-		
Rv.42 Nyåskålveien - Eigerøy bru	O	Rogaland	X	5,7	-	2,0	-	3,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,7	-	-	-		
Tiltak etter GS-inspeksjon rute 3, Rogaland	I	Rogaland	-	2,3	-	-	-	1,0	-	0,5	-	-	-	0,5	-	-	-	2,3	-	-	-		
Rv.42 Eidekrysset - Eigerøy bru	O	Rogaland	-	46,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	46,0	-	-	-		
E39 Algård, GS-kyssing	O	Rogaland	-	1,5	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-		
<b>Sum</b>				363,6	-	17,7	-	10,7	-	68,5	-	117,9	-	2,5	-	46,3	-	263,6	-	100,0	-		

Trafikkikkerhetsiltak	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
E18 Mindre TS-tiltak, diverse	T	Akershus		2,0	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-
E18 Rakkverksiltak etter TS-inspeksjon	U	Oslo		1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-
E18 Driftsøpning og bom i midtdeler	A	Oslo		1,1	-	-	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,1	-	-	-
E18 Bestum østgående, variabel infotavle	A	Oslo		2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-
E18 Frognerstranda vestgående, variabel infotavle	A	Oslo		2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-
E18 Lysaker - Brensrud, rekkverk og sikring av bunplater	A	Akershus		1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-
E18 Østentt østgående, variabel infotavle	A	Akershus		2,2	-	-	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-	-	-
E18/rv23 Kjølstad, retuljon	X	Buskerud	X	12,0	-	-	8,0	-	-	-	-	4,0	-	-	-	-	-	12,0	-	-	-
Rv40 Kryss Faret utbedring	X	Vestfold		10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-
Rv40 Elveveien, sikring følgengerkryssing	A	Vestfold		13,0	-	-	-	-	-	-	-	13,0	-	-	-	-	-	13,0	-	-	-
Rv19 Kryss Skoppum, utbedring	X	Vestfold		6,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,5	-	-	-
Rv19 Kryss Nykker/Skoppum, utbedring	X	Vestfold		5,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,5	-	-	-
Rv23 Bjørnstad - Dagslett, midtrekkverk	M	Buskerud		290,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	290,0	-	-	-
Rv23 Tiltak etter TS-inspeksjoner	T	Buskerud		3,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-
E18 Tiltak mot utforkjøringssulykker	U	Buskerud		3,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-
E18 Tiltak mot utforkjøringssulykker	U	Vestfold		3,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-
E18 Tiltak mot utforkjøringssulykker	U	Telemark		5,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-
E18 Tiltak mot utforkjøringssulykker	U	Aust-Agder		2,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-
E18 Tiltak mot utforkjøringssulykker	U	Vest-Agder		5,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-
Rv42 Krossmoen - Slettebø, veglys	A	Rogaland	X	4,1	-	-	4,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,1	-	-	-
Tiltak mot utforkjøring lute 3	U	Rogaland		32,0	-	-	3,0	-	-	3,0	-	2,0	-	-	-	-	-	32,0	-	-	-
Fartsdempende ITS tiltak E39 og rv42	A	Rogaland		28,0	-	-	-	-	-	1,5	-	16,5	-	-	-	-	-	28,0	-	-	-
Rv509 Risavika, kontrollplass	A	Rogaland		8,0	-	-	-	-	-	-	-	8,0	-	-	-	-	-	8,0	-	-	-
E39 og rv42 Rogaland, kryssutbedring 4 kryss	X	Rogaland		12,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,0	-	-	-
E39 Rogaland, trafikksyring	A	Rogaland		62,1	60,0	-	-	10,0	20,0	-	-	-	-	-	-	40,0	29,9	39,9	60,0	-	-
<b>Sum</b>				517,0	60,0	-	7,1	-	24,3	20,0	6,5	50,5	-	45,5	40,0	90,9	224,8	292,2	60,0	-	-

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
				Mill. 2018-kr																	
Rv 19 Møseporten, ev rensetiltak for tunnelåskewann	V	Østfold			8,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,0	-	-	-	8,0	-	-
E18 Støytiltak på boliger med innerdørs støynivå over 42 dB rute 3a i Oslo	S	Oslo			2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	2,0	-	-	
Rute 3A Støytiltak på boliger med innerdørs støynivå over 42 dB	S	Akershus			2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	
E18 Grimstadporten, rensebasseng	V	Aust-Agder	X		2,0	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	2,0	-	-	
E18 Støytiltak, restfin.	S	Vest-Agder	X		0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,6	-	-	
E18 Sørlandsporten, Brunåsen, rensebasseng	V	Aust-Agder			1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	1,0	-	-	
E18 Bietunnelen, rensebasseng	V	Aust-Agder			1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	1,0	-	-	
E18 Sjellabekk, viltgjerde	A	Buskerud			3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	
E18 Moland, Priesund og Skorstøl, viltgjerde	A	Aust-Agder			1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	
E18 Feikmarka - Ble, viltgjerde	A	Aust-Agder			1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	
E18 Kjeksrud nord og sør, rensebasseng	V	Vestfold			1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	1,0	-	-	
E18 Steinbjørnødt, rensebasseng	V	Vestfold			1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	1,0	-	-	
E39 Loppa, Drangøid og Austadunnelene, rensebasseng	V	Vest-Agder			6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-	
E39 Forurensningsforskriften 42 dB	S	Vest-Agder			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	-	-	
E18 Forurensningsforskriften 42 dB	S	Buskerud			2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-	2,5	-	-	
Tetland klipp og Tronåsen, Kulturminner	K	Rogaland			4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	-	
E39 Stangelekkysset, støytiltak	S	Rogaland			1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	
Støytiltak forskrift, Rogaland	S	Rogaland			1,8	-	-	-	-	-	-	-	-	1,8	-	-	-	1,8	-	-	
Rehabilitering av støvskjermar	S	Rogaland			5,2	-	-	-	-	-	-	-	-	5,2	-	-	-	5,2	-	-	
<b>Sum</b>					50,6	-	-	-	-	-	-	-	-	12,8	-	-	-	6,0	-	-	50,6



Planlegging	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Mill. 2018-kr																	
				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 3	P			591,4	-	130,3	-	119,5	-	102,3	-	112,0	-	85,0	-	62,3	-	591,4	-	591,4	-
Planlegging rute 3	P			240,5	-	51,5	-	34,0	-	34,5	-	49,5	-	38,5	-	32,5	-	240,5	-	240,5	-
Planlegging rute 3	P			161,2	85,1	43,0	18,1	18,5	15,0	4,2	13,0	4,5	10,0	45,0	10,0	46,0	19,0	161,2	85,1	161,2	85,1
<b>Sum</b>				<b>993,1</b>	<b>85,1</b>	<b>224,8</b>	<b>18,1</b>	<b>172,0</b>	<b>15,0</b>	<b>141,0</b>	<b>13,0</b>	<b>166,0</b>	<b>10,0</b>	<b>148,5</b>	<b>10,0</b>	<b>140,8</b>	<b>19,0</b>	<b>993,1</b>	<b>85,1</b>	<b>993,1</b>	<b>85,1</b>

Grunnerverv	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Mill. 2018-kr																	
				Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen		
Grunnerverv rute 3	G			456,0	-	-	-	13,0	-	62,0	-	62,0	-	159,0	-	160,0	-	456,0	-	456,0	-
Grunnerverv rute 3	G			34,0	-	-	-	3,0	-	3,0	-	8,0	-	4,0	-	20,0	-	34,0	-	34,0	-
Grunnerverv rute 3	G	Rogaland		18,0	-	-	-	2,0	-	4,0	-	4,0	-	4,0	-	4,0	-	18,0	-	18,0	-
<b>Sum</b>				<b>508,0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>18,0</b>	<b>-</b>	<b>69,0</b>	<b>-</b>	<b>74,0</b>	<b>-</b>	<b>163,0</b>	<b>-</b>	<b>184,0</b>	<b>-</b>	<b>508,0</b>	<b>-</b>	<b>508,0</b>	<b>-</b>

Vedlikehold av riksveger	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Mill. 2018-kr																	
				Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen		
Rv23 Stampfleimåsen 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	-	7,0	-
E39 Ofedal 1 og 2, ny bru	B	Vest-Agder		4,6	-	-	-	8,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,6	-	4,6	-
E18 Mjåland bru, rehabilitering	M	Vest-Agder		5,0	-	-	-	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	5,0	-
E18 Bergsgat - Kopsstad, elektro	M	Vestfold		3,0	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	3,0	-
E18 Mølleåmnen øst, brukte	T	Rogaland		1,8	-	-	-	1,8	-	1,8	-	1,8	-	1,8	-	1,8	-	1,8	-	1,8	-
E39 Byrningstunel, Tronvik, Lundevanntunnelen	T	Rogaland		4,0	-	-	-	0,7	-	0,7	-	0,7	-	0,7	-	0,7	-	4,0	-	4,0	-
Rv42 Lauvåstunel	T	Rogaland		5,0	-	-	-	0,8	-	0,8	-	0,8	-	0,8	-	0,8	-	5,0	-	5,0	-
E39 Aulendshøyden	T	Rogaland		15,0	-	-	-	2,5	-	2,5	-	2,5	-	2,5	-	2,5	-	15,0	-	15,0	-
E39 Aulendshøyden	A	Rogaland		265,0	-	-	-	55,0	-	88,0	-	71,0	-	51,0	-	51,0	-	265,0	-	265,0	-
Tunnelbedringsprogrammet, Region øst	T			160,0	-	-	-	100,0	-	100,0	-	100,0	-	160,0	-	160,0	-	160,0	-	160,0	-
Tunnelbedringsprogrammet, Region sør	T			111,8	-	-	-	146,1	-	96,8	-	76,8	-	5,8	-	56,8	-	111,8	-	494,3	-
<b>Sum</b>				<b>494,3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>146,1</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>494,3</b>	<b>-</b>	<b>494,3</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 tunnelløsninger 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 legge til grunn en kombinasjon av konsept C og konsept D som anbefalt i KVUen. Det innebærer utbedring av eksisterende veg og omlegging av traséen på aktuelle delstrekninger.

#### *KVU for E39 Skei – Ålesund*

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2014. For strekningen Skei – Volda skal indre trasé 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 blant annet utbygging av kollektivtraséer 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 på rute 4a (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>8 398</b>	<b>9 286</b>
<b>Programområdetiltak</b>	<b>1 444</b>	<b>483</b>
- Utbedringstiltak	656	255
- Tilrettelegging for gående og syklende	179	175
- Trafikksikkerhetstiltak	406	13
- Miljøtiltak	73	
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	88	40
- Servicetiltak	42	
<b>Fornyng</b>	<b>1 502</b>	
<b>Planlegging</b>	<b>1 921</b>	
<b>Grunnerverv</b>	<b>50</b>	
<b>Post 30 Riksveginvesteringer</b>	<b>13 315</b>	<b>9 769</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.

Anleggsarbeidene på prosjektet E39 Rogfast i Rogaland startet i 2018. Prosjektet som er vedtatt delvis bompengefinansiert, 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 inkludert 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.

Innenfor rammen til programområdetiltak prioriteres utbedringstiltak med vekt på utbedring/ombygging av ferjekaier, midler til oppfølging av Førdepakken, breddeutvidelser og andre utbedringer. Videre prioriteres trafiksikkerhetstiltak med vekt på tiltak mot utforkjøring, kryssutbedring og midler til oppfølging av Førdepakken, samt tilrettelegging for gående og syklende. Her inngår midler til oppfølging av Haugalandspakken og Nordhordlandspakken, samt den planlagte Samferdselspakke Volda – Ørsta (med forbehold om tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering). Innenfor rammen til fornying prioriteres i all hovedsak utbedring av tunneler.

#### 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 kjøretøyer. 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 det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2). Det er bevilget

midler til grunnerverv og andre forberedende arbeider inkludert flytting av høyspentlinje.

Nøkkeltall og virkningsberegninger:

Kostnadsanslag*	10 000 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 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 bom-

pengefinansiert 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. Foreløpig er det lagt til grunn en kostnadsreduksjon på om lag 5 mrd. kr.

I tillegg er det lagt til grunn statlige midler til å starte byggingen 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**

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		stat		stat		annen		stat		annen		stat		annen		stat		annen		stat		annen	
		18-23	24-29	sum	fin	sum	fin	18-23	24-29	sum	18-23	24-29	sum	18-23	24-29	sum	18-23	24-29	sum	18-23	24-29	sum	18-23	24-29	sum	18-23	24-29	sum	18-23	24-29	sum
E39 Sveqatjørn - Rådøl	x	3 474	10	3 474	448	3 453	436	3 889	71	3 818	1 060	330	890	106	730	400	300	700	73	3 453	436	3 453	436	3 453	436	3 453	436	3 453	436		
E39 Drægebo - Grytås og Birkeland - Sande N	x	527	44	571	527	530	190	720	44	676	240	44	100	100	240	30	30	270	71	530	44	574	44	530	44	574	44	530	44		
E39 Kivsvegen, refusjon	x	842		842		1 086		1 086	260	1 346	400	1 600	1 750	400	1 600	500	1 500	700	1 280	1 600	8 850	539	4 471	230	250	250	250	250	250		
Rv 555 Sotrasambandet (ekskl OPS-kontrakten)	x	3 111	459	3 570	13 036	3 569	13 321	16 891	500	17 391	400	1 600	1 500	1 900	1 000	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800	8 850	539	4 471	230	250	250	250	250	250		
E39 Rogfast		286		286		510		510		510											280								510		
E39 Myrmed - Lunde			255	255	255	714	714	1 428																					250		
E39 Aksdal - Våg (start)			14 280	14 280	5 100	24 800	11 200	36 000																				14 300	5 100	14 300	5 100
E39 Adland - Sveqatjørn (start)			204	204	102	3 978	1 530	5 508																				200	100	200	100
E39 Vågsbotn - Klauaneset (start)			1 122	1 122		1 120		1 120																				1 120		1 120	
E39 Bogstunellen - Gaular grense			1 020	1 020																								1 000		1 000	
E39 Byrkjelo - Sandane (delstrekningst)			612	612	306	610	310	920																				610	310	610	310
E39 Volda - Furene			1 020	1 020	1 836	1 020	1 840	2 860																				1 020	1 840	1 020	1 840
E39 Vegsund - Brevika			8 294	19 196	27 490	21 082	41 505	29 352	70 856	830	1 624	1 856	1 614	1 600	930	1 500	1 130	1 900	1 563	1 600	8 398	9 286	19 365	12 071	27 763	21 357	8 294	19 196	27 490	21 357	

Post 31 Stredsikring riksveger	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		stat		stat		annen		stat		annen		stat		annen		stat		annen		stat		annen	
		18-23	24-29	sum	fin	sum	fin	18-23	24-29	sum	18-23	24-29	sum	18-23	24-29	sum	18-23	24-29	sum	18-23	24-29	sum	18-23	24-29	sum	18-23	24-29	sum	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

Utbredingsstilla k	Fylke	Tilraskategori	Kostnadsveritlag/ resbehov		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 Jektvik - Sandvikvåg	U Hordaland		4,9	-	4,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,9	-	-	-
E39 Stavanger - Bergen - Knavik, modulvognbøg	A Rogaland/Hordaland		30,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	-	-
E39 Aksdalryssset	U Rogaland		55,0	-	28,1	-	-	-	26,9	-	-	-	-	-	-	-	55,0	-	-	-
E39 Reservekalt for E39 Mortavika - Arsvågen, iv 519	F Rogaland		25,0	-	25,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,0	-	-	-
E39 Fjellvågen	U Sogn og Fjordane		90,8	132,3	-	-	-	50,0	-	50,0	40,0	-	50,8	32,3	-	-	90,8	132,3	-	-
E39 Skjerveas bru	B Sogn og Fjordane		26,9	-	10,0	-	10,0	-	6,9	-	-	-	-	-	-	-	26,9	-	-	-
Rv 580 Sandsalkryssset	A Hordaland		54,5	123,5	40,0	60,0	14,5	63,5	-	-	-	-	-	-	-	-	54,5	123,5	-	-
Rv 580 Sandsalkryssset, refusjon	A Hordaland		20,0	-	-	-	-	-	20,0	-	-	-	-	-	-	-	20,0	-	-	-
E39 Hallbjørn og Sandvikvåg ferjekalder, landsstrøm	A Hordaland		15,8	-	15,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,8	-	-	-
E39 Mortavika, Arsvågen, Hanaasand og Mekjarvik ferjekalder, landsstrøm	A Rogaland		10,0	-	10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-
E39 Sumnørre, tilpassning av ferjekalder til nye ambud	F Møre og Romsdal		305,0	-	200,0	-	-	-	43,0	-	-	-	-	-	-	-	305,0	-	-	-
E39 Liadal, inkl. Liadalsmuren	A Møre og Romsdal		60,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	60,0	-	-	42,0
<b>Sum</b>			<b>697,9</b>	<b>255,8</b>	<b>167,7</b>	<b>60,0</b>	<b>282,6</b>	<b>113,5</b>	<b>96,8</b>	<b>50,0</b>	<b>40,0</b>	<b>-</b>	<b>50,8</b>	<b>32,3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>655,9</b>	<b>255,8</b>	<b>42,0</b>	<b>-</b>

Mill. 2018-kr

Tilrettelegging for gående og syklende	Fylke	Tilraskategori	Kostnadsveritlag/ resbehov		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 Gismavik - Aksdal	G Rogaland		44,6	48,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	44,6	48,6	-	-
E39 Halstad - Kronborg	O Sogn og Fjordane		2,3	-	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,3	-	-	-
E39 Halbrønd skule - Høgane, inkl. bussholdeplasser	O Sogn og Fjordane		10,2	18,2	6,2	11,0	3,0	7,2	1,0	-	-	-	-	-	-	10,2	18,2	-	-	
E39 Farsund - Kussil 2	G Sogn og Fjordane		26,5	-	21,5	-	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	26,5	-	-	-	
E39 Vikane - Eikangervåg	G Hordaland		45,1	60,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	60,5	-	-
Tiltak etter GS-inspeksjon rute 4a, Rogaland	I Rogaland		0,3	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	0,3	-	-	25,0
Tiltak etter GS-inspeksjon alle ruter, Sogn og Fjordane	I Sogn og Fjordane		5,0	-	-	-	-	-	1,0	-	1,0	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-
E39 Heiane - Vabakkfjell	G Hordaland		126,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	126,3	-	-	85,8
E39 Mehammer - Eide	G Hordaland		22,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22,7	-	-	-
E39 Tiltak etter GS-inspeksjon 4a	A Møre og Romsdal		1,5	-	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-
Samferdselspakke Volda-Østa	A Møre og Romsdal		50,0	400,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50,0	400,0	-	-
<b>Sum</b>			<b>311,8</b>	<b>550,0</b>	<b>31,5</b>	<b>11,0</b>	<b>9,0</b>	<b>29,9</b>	<b>2,3</b>	<b>-</b>	<b>1,0</b>	<b>-</b>	<b>5,5</b>	<b>134,7</b>	<b>128,6</b>	<b>178,5</b>	<b>178,5</b>	<b>175,0</b>	<b>133,3</b>	<b>375,0</b>

Mill. 2018-kr

Traffikksikkerhetstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsøverlag/ reserbehov		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 Knaivik - 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 Ferlandskrysset - nytt kryss Eikeskog	X	Rogaland	x	2,5	-	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-
E39 Xiv609 Askvåkrysset	X	Rogaland	x	19,0	3,0	13,0	2,5	6,0	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	19,0	3,0	-	-
E39 Halstadflata 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	x	1,8	-	1,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,8	-	-	-
Tiltak mot utforkjøring rute 4a i Hordaland	U	Hordaland		52,5	-	3,5	-	5,0	-	4,0	-	4,0	-	12,0	-	24,0	-	52,5	-	-	-
Tiltak mot utforkjøring rute 4a i Rogaland	U	Rogaland		39,3	-	3,5	-	4,0	-	4,0	-	2,0	-	8,0	-	17,8	-	39,3	-	-	-
Tiltak mot utforkjøring rute 4a i Sogn og Fjordane	U	Sogn og Fjordane		55,4	-	3,5	-	5,0	-	3,1	-	4,2	-	9,5	-	30,1	-	55,4	-	-	-
Utbedring for forsterket midtoppmøring rute 4a i Hordaland	S	Hordaland		29,7	-	5,0	-	5,0	-	14,7	-	5,0	-	-	-	-	-	29,7	-	-	-
Utbedring for forsterket midtoppmøring rute 4a i Sogn og Fjordane	S	Sogn og Fjordane		14,5	-	2,0	-	5,0	-	7,5	-	-	-	-	-	-	-	14,5	-	-	-
E39 Kontrollplass Svegaljorn	A	Hordaland		15,8	-	-	-	-	-	-	-	15,8	-	-	-	-	-	15,8	-	-	-
E39 Sveio, veglys	A	Hordaland		6,1	-	-	-	6,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,1	-	-	-
E39 Knaivik - 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 Slåttenvik - Aksdal	A	Rogaland		25,1	-	-	-	-	-	-	-	25,1	-	25,1	-	-	-	25,1	-	-	-
E39 Slåttenvik kryssutbedring	X	Rogaland		40,4	-	-	-	-	-	-	-	40,4	-	30,4	-	10,0	-	40,4	-	-	-
E39 Halstad - Kronborg, veglys	A	Sogn og Fjordane	x	1,2	-	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	-	-	-
E39 Abergsschalen 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>				406,4	12,8	83,4	2,5	36,1	10,3	53,5	66,5	85,0	81,9	406,4	12,8						

Miljøtiltak		Tiltakskategori		Fylke		Bundet		Kostnadsoverslag/ resbehov		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	Stat	Annen
Støytillak forskrift, Hordaland	S	Hordaland						1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,6	-	-	-				
Støytillak forskrift, Rogaland	S	Rogaland						0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-				
Støytillak forskrift, Sogn og Fjordane	S	Sogn og Fjordane						0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	-	-	-				
E-39/iv 255, støvutbedringer	S	Hordaland						5,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,3	-	-	-				
Diverse støytillak	S	Hordaland						2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-				
Utbedring av vegrelaterte kult.ummmer Hordaland	K	Hordaland						3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-				
Lokal luktvekt, Hordaland, 5 målestasjoner i Bergen	A	Hordaland						10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-				
Tiltak etter vannforskrift, Hordaland	V	Hordaland						22,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22,7	-	-	-				
Lokal luktvekt, Rogaland	V	Rogaland						4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,2	-	-	-				
Tiltak etter vannforskrift, Rogaland	V	Rogaland						2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-				
Lokal luktvekt, Sogn og Fjordane	A	Sogn og Fjordane						0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-	-	-				
Tiltak etter vannforskrift, Sogn og Fjordane	V	Sogn og Fjordane						1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-				
E-39 Tiltak mot støv 4a	S	Møre og Romsdal						4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	-	-				
E-39 Blindheimstunnelen og Moatunnelen, rensing av vann	V	Møre og Romsdal						30,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	-	-				
Tiltak for biologisk mangfold, Rogaland	Q	Rogaland						3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-				
Utbedring av vegrelaterte kult.ummmer, Sogn og Fjordane	K	Sogn og Fjordane						2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-				
<b>Sum</b>								92,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29,6	-	-	-				

Miljøtiltak		Tiltakskategori		Fylke		Bundet		Kostnadsoverslag/ resbehov		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	Stat	Annen
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	H	Hordaland						16,4	39,8	-	-	-	-	-	-	-	-	16,4	39,8	-	-	16,4	39,8	-	-				
E-39 Kollektivtutpekt. og innfartspark, på Flatøy	H	Rogaland						7,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,1	-	-	-	7,1	-	-	-				
E-39 Oppgradering av holdeplasser, Måsund - Våg	H	Hordaland						7,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	-	-	-	7,0	-	-	-				
E-39 Gjerdak - Haugsveit, holdeplasser	H	Hordaland						19,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,5	-	-	-	19,5	-	-	-				
E-39 Holdeplasser Stord og Filjar	H	Hordaland						16,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,6	-	-	-	16,6	-	-	-				
E-39 Holdeplasser, Sogn og Fjordane	H	Sogn og Fjordane						7,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,7	-	-	-	7,7	-	-	-				
E-39 Holdeplassoppgradering, Sveio	H	Hordaland						14,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,0	-	-	-	14,0	-	-	-				
E-39 Ørsta, kollektivtutepunkt	K	Møre og Romsdal						88,3	39,8	10,0	4,0	4,0	17,0	16,1	41,2	39,8	88,3	10,0	4,0	4,0	17,0	16,1	41,2	39,8					
<b>Sum</b>								100,0	10,0	4,0	4,0	17,0	16,1	41,2	39,8	88,3	10,0	4,0	4,0	17,0	16,1	41,2	39,8						

iii. 2018-kr

Service/tiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverrask/ resbehov		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 Raasteplass, Svaldalenaset	R	Soign og Flordane	X	8,1	-	8,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,1	-	-	-		
E39 Dognvitteplass, Aksetal	D	Rogaland		5,3	-	5,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,3	-	-	-		
E39 Fretkestrave (T/S)	A	Soign og Flordane		24,0	-	24,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,0	-	-	-		
E39 Dognvitteplass, Voldarvrista	D	Møre og Romsdal		5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				42,4	-	13,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42,4	-	-	-		

Milli. 2018-kr

Fornyng	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverrask/ resbehov		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 Nordhordlandbrua	B	Hordaland	X	54,5	-	25,5	-	29,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,5	-	-	-		
E39 Strandbrua - avviklingsanlegg av bærestakler	B	Hordaland		36,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36,8	-	-	-		
E39 Skjernes bru	B	Soign og Flordane		13,1	-	-	-	-	-	13,1	-	-	-	-	-	-	-	13,1	-	-	-		
Tunnelutbedringsprogrammet, Region vest	T			1 361,2	-	220,3	-	387,5	-	448,4	-	-	-	-	-	-	-	1 361,2	-	-	-		
Tunnelutbedringsprogrammet, Region midt	T			57,7	-	12,7	-	45,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57,7	-	-	-		
<b>Sum</b>				1 523,3	-	258,5	-	461,5	-	461,5	-	-	-	-	-	-	-	1 523,3	-	-	21,0		

Milli. 2018-kr

Planlegging	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverrask/ resbehov		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, Soign og Flordane		1 489,7	0,4	142,6	0,4	290,3	0,4	334,0	0,4	390,3	0,4	164,4	168,1	1 489,7	0,4	1 489,7	0,4	-	-		
Planlegging rute 4a	P	Møre og Romsdal	X	415,1	-	82,0	-	73,4	-	74,6	-	71,1	-	49,0	65,0	415,1	-	415,1	-	-	-		
<b>Sum</b>				1 904,8	0,4	224,6	0,4	363,7	0,4	408,6	-	461,4	-	213,4	233,1	1 904,8	0,4	1 904,8	0,4	-	-		



Mill. 2018-kr

Grunnerevner	Titilskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsøverslag/resbehov		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
Grunnerevnerute 4a	G			50,0	-	-	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	50,0	-	-	-
<b>Sum</b>				<b>50,0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>10,0</b>	<b>-</b>	<b>10,0</b>	<b>-</b>	<b>10,0</b>	<b>-</b>	<b>10,0</b>	<b>-</b>	<b>10,0</b>	<b>-</b>	<b>50,0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Mill. 2018-kr

Vedlikehold av riksveger	Titilskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsøverslag/resbehov		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 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	-	-	-
E39 Vardalsrande, skoppylding	A	Møre og Romsdal		3,0	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-
E39 Volda og Ørsta, lukket dienstiltak	D	Møre og Romsdal		6,0	-	-	-	6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-
E39 Strikremskifling (statierne) 4a	D	Møre og Romsdal		7,0	-	-	-	-	-	7,0	-	-	-	-	-	-	-	7,0	-	-	-
Tunnelutbedringsprogrammet, Region vest	T			542,0	-	25,5	-	-	-	204,4	-	204,0	-	108,1	-	-	-	542,0	-	-	-
Tunnelutbedringsprogrammet, Region midt	T			10,0	-	10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-
<b>Sum</b>				<b>654,7</b>	<b>-</b>	<b>50,0</b>	<b>-</b>	<b>20,5</b>	<b>-</b>	<b>225,8</b>	<b>-</b>	<b>221,5</b>	<b>-</b>	<b>122,6</b>	<b>-</b>	<b>14,5</b>	<b>-</b>	<b>654,7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

## 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 ferje-tilbud. 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 på rute 4b (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>2 880</b>	<b>770</b>
<b>Programområdetiltak</b>	<b>394</b>	<b>50</b>
- Utbedringstiltak	332	
- Tilrettelegging for gående og syklende	40	50
- Trafikksikkerhetstiltak		
- Miljøtiltak	22	
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming		
- Servicetiltak		
<b>Fornyning</b>		
<b>Planlegging</b>	<b>249</b>	
<b>Grunnerverv</b>	<b>5</b>	
<b>Post 30 Riksveginvesteringer</b>	<b>3 528</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 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 Trøndelag. I tillegg er det satt av midler til utbedring, inkludert bygging av forbikjøringsfelt, på E39 ved Ørskogfjellet i Møre og Romsdal.

Innenfor rammen til programområdetiltak prioriteres utbedringstiltak med vekt på ombygging av ferjekaier og breddeutvidelser. Videre prioriteres tilrettelegging for gående og syklende, herunder midler til den planlagte Bypakke Molde (med forbehold om tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering).

#### 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 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, der bygging og finansiering 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

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		sum	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																								
E39 Ørskogfjellet, krabbefelt		133		133	130		130																			130	
E39 Lønsset - Hjelset		612		612	770	1 380	610	770	250		430	250	75	300	15	60										610	770
E39 Bøtra - Vinjeøra - Stormyra		2 142		2 142	2 140	2 140	2 140	20			130	700		900		390										2 140	
E39 Ålesund - Møide (start)		6 120	6 120	2 040	29 600	8 200	37 800																			6 000	2 000
E39 Bolsønes - Arø		918		918	1 224	2 140	920	1 220	20	250	130	430	970	75	1 290	15	470									920	1 220
<b>Sum</b>		<b>2 887</b>	<b>7 038</b>	<b>9 925</b>	<b>4 029</b>	<b>10 190</b>	<b>43 590</b>																			<b>2 880</b>	<b>770</b>
																										<b>6 000</b>	<b>3 220</b>
																										<b>9 800</b>	<b>3 990</b>

Post 31 Skredskring riksveger	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		sum	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																								
E39 Skogedalen		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>	<b>60</b>

Miil. 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
E39 Romsdal og Nordmøre, tilpassning av ferjekater til nye anbud	F	Møre og Romsdal						40,0		152,0		23,0				215,0		215,0			
E39 Spjelkavik - Molde - Oppdøl, modulvognnett	A	Møre og Romsdal														1,0		1,0			
E39 Gjæmnessundbua	B	Møre og Romsdal										14,0		2,0		16,0		16,0			
E39 Harangen - Bårdshaug	U	Trøndelag						8,0		37,0		55,0				100,0		100,0			
<b>Sum</b>								48,0		189,0		92,0		2,0		332,0		332,0			

Miil. 2018-kr

Tilrettelegging for gående og sykklende	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 Hjelset, fortau	G	Møre og Romsdal	X			14,5		7,2										21,7			
E39 Aiv, gangbro, restfinansiering	A	Møre og Romsdal	X			8,6												8,6			
Bypakke Molde	A	Møre og Romsdal																			350,0
E39 Tiltak etter GS-inspeksjon 4b MR	I	Møre og Romsdal				1,5												1,5			
E39 Gjølme - Klett, tiltak etter GS-inspeksjoner	I	Trøndelag										5,0		3,0		8,0		8,0			
<b>Sum</b>						24,8		7,2				5,0		3,0		40,0		40,0			350,0

Miil. 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
E39 Tiltak mot støy	S	Møre og Romsdal/ Trøndelag				9,0												9,0			
E39 Busstasjonsnett, sikring av driftkvalitet	V	Møre og Romsdal				175,0															170,0
E39 Thamsbavn - Øysand, rensing av vann	V	Trøndelag																			8,0
E39 Skodde vegstasjon	K	Møre og Romsdal				4,0		3,0		1,0								4,0			
<b>Sum</b>						200,0		3,0		1,0								22,0			178,0

Planlegging		Tilrækkingskategori	Fylke	Bundet	Kosnadsoverslag/ 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 4b	P.	Møre og Romsdal/ Trøndelag		x	248,9	-	38,0	-	61,9	-	40,0	-	41,0	-	34,0	-	34,0	-	248,9	-	-	-
<b>Sum</b>					248,9	-	38,0	-	61,9	-	40,0	-	41,0	-	34,0	-	34,0	-	248,9	-	-	-

Grunnerverv		Tilrækkingskategori	Fylke	Bundet	Kosnadsoverslag/ 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 4b	G	Møre og Romsdal/ Trøndelag			5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-	5,0	-	-	-
<b>Sum</b>					5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-	5,0	-	-	-

Vedlikehold av riksveger		Tilrækkingskategori	Fylke	Bundet	Kosnadsoverslag/ 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 Brusdalen, skogpydding	M	Møre og Romsdal			3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	3,0	-	-	-
E39 Stikkrenneutskifting (stålrenner) 4b	D	Møre og Romsdal/ Trøndelag			8,0	-	-	8,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,0	-	-	-
E39 Møre og Romsdal gr. - Bårdshaug	V	Trøndelag			15,0	-	-	-	-	15,0	-	-	-	-	-	-	-	-	15,0	-	-	-
E39 Møre og Romsdal gr. - Bårdshaug	M	Trøndelag			48,6	-	5,0	-	5,0	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	6,5	-	48,5	-	-	-
E39 Møre og Romsdal gr. - Bårdshaug	T	Trøndelag			4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	4,0	-	-	-
E39 Møre og Romsdal gr. - Bårdshaug	B	Trøndelag			2,0	-	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	
E39 Møre og Romsdal gr. - Klett, trafikksyring/infoaviser	M	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 Jøsendal – 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 Jøsendal 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 på rute 4c (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>53</b>	
<b>Programområdetiltak</b>	<b>808</b>	<b>30</b>
- Utbedringstiltak	633	30
- Tilrettelegging for gående og syklende	84	
- Trafikksikkerhetstiltak	60	
- Miljøtiltak	2	
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	24	
- Servicetiltak	5	
<b>Fornyning</b>	<b>381</b>	
<b>Planlegging</b>	<b>77</b>	
<b>Grunnerverv</b>	<b>6</b>	
Post 30 Riksveginvesteringer	1 325	30
Post 31 Skredsikring riksveg	894	0

### 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 rammen til programområdetiltak prioriteres i hovedsak utbedringstiltak med vekt på midler til utbedringsstrekningen på rv 9 i Setesdal, ombygging av ferjekaier og breddeutvidelser. Det prioriteres også midler til tilrettelegging for gående og syklende og til



trafikksikkerhetstiltak med vekt på tiltak mot utforkjøring.

Innenfor rammen til fornying prioriteres i hovedsak utbedring av tunneler.

Innenfor skredsikring (post 31) fullfinansieres det delvis bompengefinansierte prosjektet rv 13 Joberget i Hordaland. Tunnelen ble åpnet for trafikk i september 2017, mens gjenoppbyggingen av en utrast vegstrekning først vil være ferdig våren 2018. 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 Jøsøndal – Voss – Hella – Sogndal

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		sum	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																						
Rv 9 Setesdal, Skomedal	x	23		23	24		24	24													24				24
Rv 13 Hardangerbrua, alt bruk av ferjetilskot	x	30	25	55	55	4	59	4				5							5		29				55
<b>Sum</b>		<b>53</b>	<b>25</b>	<b>78</b>	<b>79</b>	<b>4</b>	<b>83</b>	<b>28</b>				<b>5</b>							<b>5</b>		<b>53</b>				<b>79</b>

Post 31 Sredsikring riksveger	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		sum	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																						
Rv 13 Joberget	x	69		69	85		85	85													85				85
Rv 13 Skjerret, refusjon	x	28		28	52		52	52													52				52
Rv 13 Delido	x	90		90	204		204	100													204				204
Rv 13 Vik - Vangshes	x	559		559	553	118	671	130				155									553				553
<b>Sum</b>		<b>746</b>		<b>746</b>	<b>895</b>	<b>118</b>	<b>1013</b>	<b>303</b>				<b>155</b>									<b>894</b>				<b>894</b>

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 9 Setesdalen, Utbedringsrekning Bjørnara-Oplestøyl	U	Aust-Agder		125,0	15,0	10,0	-	105,0	15,0	10,0	-	-	-	-	-	-	-	125,0	15,0	-	-		
Rv 9 Setesdalen, Utbedringsrekning Bestreland - Helle	U	Aust-Agder		116,0	10,0	-	-	-	-	-	-	5,0	5,0	101,0	5,0	10,0	10,0	116,0	10,0	-	-		
Rv 9 Setesdalen, Utbedringsrekning Rotemo-Lunden	U	Aust-Agder		62,5	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	59,5	-	62,5	5,0	3,0	-		
Rv 9 Strai bni nedre, forsterkning	B	Vest-Agder		5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-	5,0	-	-	-		
Rv 9 Strai bni øvre, utskifting	B	Vest-Agder		8,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,6	-	-	-	8,6	-	-	-		
Rv 55 Bondewiki - Fardal	U	Sogn og Fjordane	x	68,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	38,7	-	68,7	-	-	-		
Rv 13/55 Vangnes, Hella, Dragsvik og Balestrand ferjekaj	F	Sogn og Fjordane		173,3	-	50,0	-	123,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	173,3	-	-	-		
Rv 13 Kinsarvik - Kykkjæraset	U	Hordaland		72,0	-	-	-	-	-	-	-	1,7	-	19,5	-	50,8	-	72,0	-	-	-		
Rv 13 Kykkjærnes - Ringøy	U	Hordaland		247,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,7	-	247,9	-	-	243,2		
<b>Sum</b>				879,0	30,0	60,0	-	228,3	15,0	10,0	-	6,7	5,0	164,1	10,0	163,7	-	632,8	30,0	246,2	-		

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 - Ymsaker	G	Sogn og Fjordane	x	41,7	-	41,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41,7	-	-	-		
Rv 13 GS-veg Palmatossen - Brynagjellet - Tvidemoen	O	Hordaland		41,9	-	-	-	-	-	-	-	41,9	-	-	-	-	-	41,9	-	-	-		
<b>Sum</b>				83,6	-	41,7	-	-	-	-	-	41,9	-	-	-	-	-	83,6	-	-	-		

Trafikksikkerhetsiltak	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	-	-	-		
Tiltak mot utforkjøring Rv 9	I	Aust-Agder		5,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	3,0	-	-	-	5,0	-	-	-		
Tiltak mot utforkjøring rute 4c i Hordaland	U	Hordaland		27,5	-	2,5	-	4,0	-	4,0	-	3,0	-	6,0	-	8,0	-	27,5	-	-	-		
Tiltak mot utforkjøring rute 4c i Sogn og Fjordane	U	Sogn og Fjordane		23,5	-	2,0	-	3,0	-	3,0	-	2,0	-	5,0	-	8,5	-	23,5	-	-	-		
Rv 13 x Høistvegen, veglys, ombygging kryss	A	Sogn og Fjordane		2,2	-	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-	-	-		
<b>Sum</b>				60,2	-	6,7	-	9,0	-	7,0	-	7,0	-	14,0	-	16,5	-	60,2	-	-	-		

Miljøtiltak		Mill. 2018-kr																	
		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 9 Forurensningsforskriften 42 dB		1,5	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-
Støytiltakskrift, Hordaland	S	0,7	-	-	-	-	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	0,7	-	-	-
<b>Sum</b>		2,2	-	-	-	-	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-	-	-

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming		Mill. 2018-kr																	
		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 9 Holdeplasser Setesdalen	H	6,0	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-
Rv 13 Kollektivutpunkt Odda	K	8,0	-	-	-	-	-	8,0	-	-	-	-	-	-	-	8,0	-	-	-
Rv 55 Bussholdeplasser Hella - Sogndal	H	10,0	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-
<b>Sum</b>		24,0	-	-	-	-	-	24,0	-	-	-	-	-	-	-	24,0	-	-	-

Servicetiltak		Mill. 2018-kr																	
		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
Fritekstaver (ITS) rute 4c	A	4,8	-	-	-	-	-	4,8	-	-	-	-	-	-	-	4,8	-	-	-
<b>Sum</b>		4,8	-	-	-	-	-	4,8	-	-	-	-	-	-	-	4,8	-	-	-

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 Fosshøgen	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	-	-	-	-	
Tunnelutbedingsprogrammet, Region sør	T				47,9	-	-	-	47,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47,9	-	-	-	-	
Tunnelutbedingsprogrammet, Region vest	T				276,4	-	-	-	10,2	-	-	-	-	-	61,2	-	-	-	276,4	-	-	-	-	
<b>Sum</b>					381,0	-	-	-	10,2	-	-	-	-	26,2	91,7	-	-	-	381,0	-	-	0,0	-	

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 4c	D				14,5	-	-	1,5	-	2,5	-	-	2,5	-	-	-	-	-	14,5	-	-	-	-	
Planlegging rute 4c	D				62,0	-	-	4,2	-	4,7	-	-	1,8	-	24,0	-	-	-	62,0	-	-	-	-	
<b>Sum</b>					76,5	-	-	4,6	-	5,7	-	-	4,0	-	26,5	-	-	-	76,5	-	-	-	-	

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 4c	G				6,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	2,0	-	-	-	6,0	-	-	-	-	
<b>Sum</b>					6,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	2,0	-	-	-	6,0	-	-	-	-	

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 13 Langebrua	B	Hordaland			3,0	-	-	0,5	-	0,5	-	-	0,5	-	0,5	-	-	-	3,0	-	-	-	-	
<b>Sum</b>					3,0	-	-	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 tilkopling 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 transport-systemet i Buskerudbyen skal utvikles etter følgende hovedlinjer:

- Planer i Nasjonal transportplan 2014–2023 om bompengerekkering knyttet til konkrete vegprosjekter fastholdes.
- Større geografisk avgrensede vegtiltak håndteres som selvstendige prosjekter. Konkret innebærer dette at rv 23 Dagslet – Linnes – E18 inkl. kryss med E18 og E134 Damåsen – Saggrenda håndteres som separate prosjekter med egne bompengepopplegg.
- 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 framleggelse 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 sykkelvegnett, ny Karmsund bru og ny veg til Husøy havn. Regjeringens beslutning foreligger ikke.

#### Økonomiske rammer for perioden 2018–2023 på rute 5a (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>3 515</b>	<b>2 849</b>
<b>Programområdetiltak</b>	<b>946</b>	<b>6</b>
- Utbedringstiltak	348	
- Tilrettelegging for gående og syklende	80	6
- Trafikksikkerhetstiltak	390	
- Miljøtiltak	13	
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	90	
- Servicetiltak	25	
<b>Fornyning</b>	<b>1 034</b>	
<b>Planlegging</b>	<b>450</b>	<b>1</b>
<b>Grunnerverv</b>	<b>52</b>	
<b>Post 30 Riksveginvesteringer</b>	<b>5 997</b>	<b>2 856</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 Hjordal og Seljord. Arbeidene med utbedring av delstrekninger på E134

mellom Seljord og Åmot i Telemark ventes fullført høsten 2018.

I Rogaland settes det av midler til å fullføre den delvis bompengefinansierte utbyggingen av prosjektet rv 13 Ryfast. Prosjektet som ventes åpnet for trafikk i 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 bompengordningen 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.

Innenfor rammen til programområdetiltak prioriteres trafikksikkerhetstiltak med vekt på midtrekkverk og tiltak mot utforkjøring. Videre prioriteres utbedringstiltak med vekt på ombygging

av ferjekaier og midler til utbedringsstrekningene Treungen – Vrådal og Søre Herefoss – Hynnekleiv på rv 41. Innenfor kollektivtrafikktiltak og universell utforming prioriteres oppgradering av holdeplasser og knutepunkter.

Innenfor rammen til fornying prioriteres i hovedsak utbedring av tunneler.

#### 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	-750 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

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		stat		stat		annen		stat		annen		stat		annen		stat		annen		stat		annen	
		18-23	24-29	sum	fin	18-23	24-29	sum	fin	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen
E134 Damåsen - Saggrenda	x	1 354		1 354	749			1 347	732	2 079	400	700	440	32	450			57				1 347	732					1 347	732		
E134 Gvammen - Arhus	x	951		951				936	936	1 936	340	40	260		336							936						936			
E134 Selljord - Amot	x	133		133				131	131	1 131	40	83			8							131						131			
Rv 13 Ryfast (inkl tunnelsikring)	x	518		518	1 359			589	1 370	1 959	240	860	100	510	249							589	1 370					589	1 370		
Rv 36 Slåtekås - Arnes	x	50		50	152			50	150	200	28	80	22	70								50	150					50	150		
Rv 36 Skyggestein - Skjelbredstrand	x	302		302				299	299	299	235		64									299						299			
Haugalandspakke - E134 Espedalsvingane	(x)	163		163				163	87	250					50			60	40	53	47	163	87					163	87		
- E134 Tveit - Gjerde								79	79	79					50			29	79	79								79	79		
E134 Røldal - Seljestad								84	87	171								31	40	53	47	84	87					84	87		
E134 Strømsåstunnelen, nytt tunneløp (start)								2 448	510	2 960																					
E134 Saggrenda - Elgsjø (start)								204	204	820																					
E134 Vågsli - Røldal (start)								255	255	1 330																					
E134 Arm til Husøy hamn								122	122	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>4 988</b>	<b>16 693</b>	<b>1 283</b>	<b>1 640</b>	<b>969</b>	<b>612</b>	<b>1 093</b>	<b>450</b>	<b>3 515</b>	<b>2 849</b>	<b>400</b>	<b>3 220</b>	<b>400</b>	<b>6 735</b>	<b>3 249</b>										

Post 31 Sredsikring riksveger	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		stat		stat		stat		annen		stat		annen		stat		annen		stat		annen	
		18-23	24-29	sum	fin	18-23	24-29	sum	fin	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen
Rv 13 Melkeråna - Årdal (start)								836	836	820																		840	
Rv 13 Lovræidet - Rødsilane								816	816	820																		820	
<b>Sum</b>								<b>1 652</b>	<b>1 652</b>	<b>820</b>																	<b>1 660</b>	<b>1 660</b>	

Mill. 2018-kr

Utbredingsstiltak	Tilrækkingskategorif	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Ann	Stat	Ann	Stat	Ann	Stat	Ann	Stat	Ann	Stat	Ann	Stat	Ann	Stat	Ann	Stat	Ann
E134 Kobbøl bru, restfin.	D	Buskend	x	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-
Rv41 Utbedring Sjøstrødd bru	B	Telemark		20,0	-	-	-	20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,0	-	-	-
Rv41 Krok bru, utskifting/utvidelse	B	Aust-Agder		4,7	-	-	-	4,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,7	-	-	-
Rv41 Mo bru, utskifting/utvidelse	B	Aust-Agder		4,7	-	-	-	4,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,7	-	-	-
Rv41 Myre bru, utskifting/utvidelse	B	Aust-Agder		4,7	-	-	-	4,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,7	-	-	-
Rv41 Utbedringsrekning Treungen - Vrådal, delstrekninger	V	Telemark		55,0	-	-	-	5,0	-	-	-	50,0	-	-	-	-	-	55,0	-	-	-
Rv41 Utbedringsrekning Sore Hørefoss - Hymnekleiv, delstrekninger	V	Aust-Agder		20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-	20,0	-	-	-
E134 Seljord - Anof, restfinansiering Møstøyl	V	Telemark	x	8,0	-	-	-	8,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,0	-	-	-
Rv41 Gylte bru, utvidelse	B	Aust-Agder		4,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,7	-	-	-
Rv41 Hymnekleiv bru, forsterkning	B	Aust-Agder		3,8	-	-	-	3,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,8	-	-	-
E134 Fortau gjennom Etre sentrum	A	Hordaland	x	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,6	-	-	-
E134 Svendalsfjellstasjonunnen	T	Hordaland		0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-
Rv13 Helmealand og Nesvik ferjekaler	F	Rogaland		188,0	-	-	-	50,0	-	-	-	31,2	-	-	-	-	-	188,0	-	-	-
Rv13 Ingvalstad, kunutbedring	U	Rogaland		26,0	-	-	-	-	-	-	-	26,0	-	-	-	-	-	26,0	-	-	-
Rv13 Riskeidalbakkene	U	Rogaland		3,0	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-
<b>Sum</b>				348,2	-	-	-	119,5	-	-	-	110,2	-	-	-	-	-	348,2	-	-	-

Mill. 2018-kr

Tilrettelegging for gående og sykklende	Tilrækkingskategorif	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Ann	Stat	Ann	Stat	Ann	Stat	Ann	Stat	Ann	Stat	Ann	Stat	Ann	Stat	Ann	Stat	Ann
E134 GS-ryssing ved Haugmotun	A	Telemark		26,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26,0	-	-	-	26,0	-	-	-
Rv36 GS-veg Gvarv - Mannebru	G	Telemark		100,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	10,0	-	-	90,0
Tiltak etter GS-veginnspeksjon rute 5a, Telemark	I	Rogaland		7,0	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	2,0	-	-	-	7,0	-	-	-
E134 Øien - Ølensvåg	G	Rogaland	x	15,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,1	-	-	-
E134 Fortau gjennom Øien sentrum	G	Rogaland		6,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,4	-	-	-
Rv13 Gjennexod-Sobakk, tilskudd framtidig tv	G	Rogaland		20,0	-	-	-	-	-	-	-	20,0	-	-	-	-	-	20,0	-	-	-
Tiltak etter GS-veginnspeksjon rute 5a, Rogaland	I	Rogaland		1,5	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-
<b>Sum</b>				169,6	6,4	-	-	6,4	-	-	-	25,5	-	28,0	-	-	-	169,6	6,4	-	90,0

\*Tilskudd til gang- og sykkelveg langs framtidig fylkesveg under forutsetning av Samferdselsdepartementets tilslutning

Mill. 2018-kr

Trafikksikkerhetstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ res sbehov		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 Midtdalen - Langebru, midtrekkverk	M	Buskenu		150.0	-	-	-	60.0	-	90.0	-	-	-	-	-	-	-	150.0	-	-	-		
E134 Langebru - Skjøl, bevisning	A	Buskenu		4.0	-	-	-	4.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.0	-	-	-		
E134 Damåsen - Darbu, bevisning	A	Buskenu		9.0	-	-	-	9.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9.0	-	-	-		
Rv41 Kitesund gymnas - Kvitesidkryssset, veglys	A	Telemark		3.0	-	-	-	3.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.0	-	-	-		
E134 Åhus - Seiljord, kurvebeifering og TS-tiltak	I	Telemark		50.0	-	-	-	50.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50.0	-	-	-		
Rv36 Valenknisset Bz, tilskudd	X	Telemark		5.0	-	-	-	5.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.0	-	-	-		
E134 Tiltak mot utforkjøringsulykker	U	Buskenu		4.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.0	-	-	-		
E134 Tiltak mot utforkjøringsulykker	U	Telemark		6.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.0	-	-	-		
Rv13 Kvam - Bjeltnesbygd, veglys	A	Rogaland	X	6.9	-	-	-	6.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.9	-	-	-		
Tiltak mot utforkjøring rute 5a i Hordaland	U	Hordaland		55.0	-	-	-	6.0	-	6.0	-	-	-	-	-	-	-	55.0	-	-	-		
Tiltak mot utforkjøring rute 5a i Rogaland	U	Rogaland		46.0	-	-	-	5.0	-	5.0	-	-	-	-	-	-	-	46.0	-	-	-		
Utbedring for forstøket midtoppmerking rute 5a i Rogaland	S	Rogaland		48.2	-	-	-	10.0	-	28.2	-	-	-	-	-	-	-	48.2	-	-	-		
E134 Øvre Vats, veglys	A	Rogaland		3.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.3	-	-	-		
<b>Sum</b>				<b>390.4</b>	-	-	-	<b>129.2</b>	-	<b>129.2</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>390.4</b>	-	-	-		

Mill. 2018-kr

Miljøtiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ res sbehov		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/Rv36 Vardingsstiltak	V	Telemark		1.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0	-	-	-		
Rv41 Fjorrensingsforskriften 42 dB	S	Vest-Agder		0.5	-	-	-	0.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.5	-	-	-		
Rv36 Fjorrensingsforskriften 42 dB	S	Telemark		1.0	-	-	-	1.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0	-	-	-		
E134 Fjorrensingsforskriften 42 dB	S	Telemark		0.5	-	-	-	0.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.5	-	-	-		
E134 Haukeivegen, kulturminner	K	Hordaland		2.5	-	-	-	2.0	-	2.0	-	-	-	-	-	-	-	2.5	-	-	-		
Rv23 Blomstad - Dagslett, midtrekkverk	K	Rogaland		3.0	-	-	-	-	-	3.0	-	-	-	-	-	-	-	3.0	-	-	-		
Rv13 Hjelmealand - Nesvik - Skjipavik, anleggsbidrag	A	Rogaland	X	3.1	-	-	-	3.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.1	-	-	-		
Lysø Energi	S	Rogaland		0.5	-	-	-	-	-	0.5	-	-	-	-	-	-	-	0.5	-	-	-		
Støytiltakskrift: Rogaland	S	Rogaland		0.5	-	-	-	-	-	0.5	-	-	-	-	-	-	-	0.5	-	-	-		
E134 Kåmmsundgata, rehabilitering av støyskjermer	S	Rogaland		12.6	-	-	-	-	-	8.0	-	-	-	-	-	-	-	12.6	-	-	-		
<b>Sum</b>				<b>12.6</b>	-	-	-	<b>3.1</b>	-	<b>8.0</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>12.6</b>	-	-	-		



**Milli. 2018-kr**

Fornyng	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resstbehov		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
E134 Vannkultvert Landsverk bru	B	Telemark		13,0	-	-	-	-	-	-	-	13,0	-	-	-	-	-	13,0	-	-	-
Rv41 Søre Heredoss - Hymnekleiv, utbedringsrekning	V	Aust-Agder		20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,0	-	-	-
E134 Arhus - Seljord, koreutbedring og TS-tiltak	V	Telemark		10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-
Rv41 Utbedringsrekning Treungen - Vikdal, delstrekkinger	V	Telemark		15,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,0	-	-	-
E134 Rehabilitering betong Haukeil	T	Telemark/Hordaland		30,0	-	-	-	-	-	-	-	13,9	-	-	-	-	-	30,0	-	-	-
Forsterkning bruer	B	T		25,2	-	-	-	-	-	-	-	152,7	-	-	-	-	-	19,9	-	-	5,3
Tunnelutbedringsprogrammet, Region sør	T	T		441,7	-	-	-	-	-	-	-	110,4	-	-	-	-	-	441,7	-	-	-
Tunnelutbedringsprogrammet, Region vest	T	T		750,5	-	-	-	-	-	-	-	30,6	-	-	-	-	-	484,5	-	-	266,1
<b>Sum</b>				1 305,4	-	-	-	-	-	-	-	382,6	-	-	-	-	-	1 034,1	-	-	271,4

**Milli. 2018-kr**

Planlegging	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resstbehov		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 5a	P			156,5	-	-	-	-	-	-	-	20,0	-	-	-	-	-	156,5	-	-	-
Planlegging rute 5a	P			293,5	0,9	0,4	0,5	12,0	0,5	28,0	7,0	8,0	-	122,0	-	126,0	-	293,5	0,9	0,9	-
<b>Sum</b>				450,0	0,9	0,4	0,5	35,0	0,5	33,0	33,0	28,0	-	152,0	-	166,0	-	450,0	0,9	0,9	-

**Miil. 2018-kr**

Grunnerevnrute 5a	Tilrækkingskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ res-behov		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
				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	-	-	-

**Miil. 2018-kr**

Vedlikehold av riksveger	Tilrækkingskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ res-behov		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
RV41 Spjottsoed bru, utbedring	B	Telenmark		2,0	-	-	-	13,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,0	-	-	-
RV41 Utbedringsrekning Treungen - Vrædal, delstrekninger	V	Telenmark		50,0	-	-	-	-	-	15,0	-	25,0	-	10,0	-	-	-	50,0	-	-	-
E134 Vannkupert Landsveik bru	B	Telenmark		20,0	-	-	-	-	-	10,0	-	10,0	-	-	-	-	-	20,0	-	-	-
E134 Rehabilitering betong Haakeli	T	Telenmark		50,0	-	-	-	8,3	-	8,3	-	8,3	-	8,3	-	-	-	50,0	-	-	-
RV13 Førland bru	B	Rogaland		11,2	-	-	-	1,9	-	1,9	-	1,9	-	1,9	-	-	-	11,2	-	-	-
E134 Kåmsund bru	B	Rogaland		80,0	-	-	-	13,3	-	13,3	-	13,3	-	13,3	-	-	-	80,0	-	-	-
Tunnelutbedringsprogrammet, Region sør	T			42,0	-	-	-	42,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42,0	-	-	-
Tunnelutbedringsprogrammet, Region vest	T			455,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	96,0	-	-	-	455,0	-	-	-
<b>Sum</b>				728,2	-	-	-	78,5	-	48,5	-	63,5	-	129,6	-	-	-	728,2	-	-	-

## 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 nærings- og trafikk 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 på rute 5b (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>		
<b>Programområdetiltak</b>	<b>928</b>	
- Utbedringstiltak	806	
- Tilrettelegging for gående og syklende	45	
- Trafikksikkerhetstiltak	38	
- Miljøtiltak		
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	8	
- Servicetiltak	31	
<b>Fornyning</b>	<b>193</b>	
<b>Planlegging</b>	<b>82</b>	
<b>Grunnerverv</b>	<b>2</b>	
Post 30 Riksveginvesteringer	1 205	0
Post 31 Skredsikring riksveg	37	0



## **Prioriteringer på ruten**

### *Perioden 2018-2023*

Innenfor rammen til fornying prioriteres utbedringstiltak. Midlene går til utbedringsstrekningene på rv 52 og rv 7 i Buskerud.

Innenfor rammen til fornying prioriteres utbedring av tunneler.

Innenfor skredsikring (post 31) legges det opp til å gjennomføre mindre tiltak på rv 7 i Hordaland.



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 52 Utbedringsrekning Skøyen bru inkl. Venåsbakken	B	Buskenud							36,0		30,0									66,0				
Rv 52 Utbedringsrekning, tiltak Hemsedal	A	Buskenud								10,0	10,0		40,0		190,0		150,0			390,0				
Rv 52 Utbedringsrekning, mindre tiltak Hemsedal nord - Sogn og Fjordane og	A	Buskenud									42,0		8,0							50,0				
Rv 7 Utbedringsrekning Ørjensvika -Svenkenud, delstrekninger	A	Buskenud									65,0		85,0				150,0			300,0				
<b>Sum</b>									36,0		147,0		133,0		190,0		300,0			806,0				

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 GS-veg langs Eidfjordveinet	G	Hordaland		X					5,0											25,0				
Tiltak etter GS-inspeksjon alle ruter, Hordaland	I	Hordaland							1,0		2,0		2,5		4,0		8,8			20,7				
<b>Sum</b>									6,0		2,0		2,5		4,0		8,8			45,7				

Trafikksikkerhetsiltak		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 sambudsstasjon Gol	X	Buskenud		X					5,0											12,0				
Tiltak mot utforkjøring rute 50 i Hordaland	U	Hordaland																		25,7				
<b>Sum</b>									5,0											37,7				

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming		Fylke		Bundet		Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
		Tiltakskategori		Annen		Annen		Stat		Stat		Stat		Stat		Stat		Stat		Stat		Annen		Annen	
				Stat		Annen		Stat		Annen		Stat		Annen		Stat		Annen		Stat		Annen		Stat	
		K	Buskenud	-	-	-	-	5,3	-	5,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,3	-	-	-		
	Rv.7 Høgløss, kollektivutepunkt	H	Buskenud	-	-	-	-	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-			
	Rv.7 Ustadsset holdeplass			-	-	-	-	7,8	-	5,3	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-			
	<b>Sum</b>			-	-	-	-	15,6	-	10,6	-	-	-	-	-	-	-	-	10,3	-	-	-			

Servicetiltak		Fylke		Bundet		Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
		Tiltakskategori		Annen		Annen		Stat		Stat		Stat		Stat		Stat		Stat		Stat		Annen		Annen	
				Stat		Annen		Stat		Annen		Stat		Annen		Stat		Annen		Stat		Annen		Stat	
	Rv.7 Døgnholdeplass Gol	D	Buskenud	-	-	-	-	22,0	-	7,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22,0	-	-			
	Rv.7 Bromma, oppgradering rasteplass	R	Buskenud	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-			
	Rv.52 Eikredammen, oppgradering rasteplass	R	Buskenud	-	-	-	-	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-			
	Rv.7 Høgløss, oppgradering rasteplass	R	Buskenud	-	-	-	-	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-			
	Eriksstaver (ITS), rute 5b	A	Sogn og Fjordane	-	-	-	-	2,7	-	2,7	-	-	-	-	-	-	-	-	2,7	-	-	-			
	<b>Sum</b>			-	-	-	-	30,7	-	14,7	-	-	-	-	-	-	-	-	30,7	-	-	-			

Fornyng		Fylke		Bundet		Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
		Tiltakskategori		Annen		Annen		Stat		Stat		Stat		Stat		Stat		Stat		Stat		Annen		Annen	
				Stat		Annen		Stat		Annen		Stat		Annen		Stat		Annen		Stat		Annen		Stat	
	Tunnelbedingsprogrammet, Region vest	T		-	-	-	-	192,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	132,2	192,8	-	-	0,0		
	<b>Sum</b>			-	-	-	-	192,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	132,2	192,8	-	-	0,0		

Planlegging		Fylke		Bundet		Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
		Tiltakskategori		Annen		Annen		Stat		Stat		Stat		Stat		Stat		Stat		Stat		Annen		Annen	
				Stat		Annen		Stat		Annen		Stat		Annen		Stat		Annen		Stat		Annen		Stat	
	Planlegging rute 5b	P		-	-	-	-	40,0	-	9,0	-	-	-	-	-	-	-	-	15,0	40,0	-	-	-		
	Planlegging rute 5b	P		-	-	-	-	41,9	-	2,4	-	0,5	-	0,5	-	19,0	-	-	19,0	41,9	-	-	-		
	<b>Sum</b>			-	-	-	-	81,9	-	11,4	-	0,5	-	0,5	-	29,0	-	-	34,0	81,9	-	-	-		

Grunnerverv		Fylke		Tiltakskategori		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	Stat	Annen	Stat	Annen
Grunnerverv rute 5b	0																								
<b>Sum</b>								2,0	2,0										1,0	1,0					

Vedlikehold av riksveger		Fylke		Tiltakskategori		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	Stat	Annen	Stat	Annen
B Busketud	B																								
Rv 52 Ro bru, rehabilitering	T																								
Tunnelutbedringsprogrammet, Region vest	T																								
<b>Sum</b>								3,2	3,2																
								25,5	25,5																
								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 ferje-samband: 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 Bjørgo – 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 midt-rekkverk og forbikjøringsfelt på om lag seks 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 bompengepropplegg. 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 på rute 5c (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>3 185</b>	<b>3 118</b>
<b>Programområdetiltak</b>	<b>1 143</b>	<b>44</b>
- Utbedringstiltak	585	
- Tilrettelegging for gående og syklende	91	
- Trafikksikkerhetstiltak	307	44
- Miljøtiltak	101	
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	50	
- Servicetiltak	9	
<b>Fornyning</b>	<b>984</b>	
<b>Planlegging</b>	<b>256</b>	
<b>Grunnerverv</b>	<b>69</b>	
Post 30 Riksveginvesteringer	5 637	3 162
Post 31 Skredsikring riksveg	1 203	
E16 over Filefjell	462	

## 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 del-finansieres med bompenger fra Oslo-pakke 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 (post 36). 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 ble åpnet for trafikk i november 2017.

Den delvis bompengefinansierte utbyggingen av E16 på strekningen Bjørnum – 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 eventuellforsering 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 rammen til programområdetiltak prioriteres utbedringstiltak med vekt på utbedringsstrekningen E16 Fagernes – Øye, ombygging av ferjekaier og tiltak i tunneler. Videre prioriteres trafiksikkerhetstiltak med vekt på forsterket midtoppmerking, tiltak mot utforkjøring og kryssutbedring, herunder midler til oppfølging av Førdepakken. I tillegg prioriteres miljøtiltak og tilrettelegging for gående og syklende. Innenfor rammen til fornying prioriteres utbedring av tunneler.

Innenfor skredsikring (post 31) legges det opp til å gjennomføre prosjektet rv 5 Kjosnesfjorden i Sogn og Fjordane. I tillegg prioriteres mindre tiltak på E16 mellom Voss og Arna i Hordaland og på rv 5 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 Bjørnum – 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*

Årsdøgnetrafikken er om lag 13 000 kjøretøyer. Trafikken er ujevnt fordelt over uka, med høyere trafikk knyttet til helgeutfart. Dagens E16 har to felt med midtrekkverk. I tillegg er det forbi- kjøringsfelt 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 ble vedtatt i 2017.

#### *Høgstet – Hønefoss*

Årsdøgntrafikken varierer mellom om lag 14 000 kjøretøyer ved Kroksund og om lag 17 000 kjøretøyer 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 kryssene 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 bompenge 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 kjøretøyer ved Stanghelle til om lag 12 000 kjøretøyer 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. Utdfordrende 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. Jernbanen og E16 på denne strekningen planlegges som et felles prosjekt der Statens vegvesen har prosjektansvaret.

#### 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

\* Bompengepplegg/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 Støylsnestunnelen 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 tilfredsstiller ikke alle krav i tunnel-sikkerhetsforskriften. Disse vil bli stengt når den nye tunnelen åpnes for trafikk.

Handlingsprogram 2018-2023 (2029)  
Rute 5c E16 Sandvika - Bergen 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	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	
		18-23	24-29	sum	fin	18-23	24-29	sum	18-23	24-29	18-23	24-29	18-23	24-29	18-23	24-29	18-23	24-29	18-23	24-29	18-23	24-29	18-23	24-29	18-23	24-29
E16 Sandvika - Wøyen	x	63		63	1 405		38	1 137	1 174	385		510		385						38		1 137			38	1 137
E16 Blårum - Skaret	x	2 208		2 208	1 999		2 208	1 981	4 170	30	30	400	450	750	750	650	51	209		2 189	1 981			2 189	1 981	
E16 Bagn - Bjørge	x	748		748			774	774		310			144							774					774	
E16 Vossapakken, refusjon	x	84		84			86	86				86								86					86	
Rv 5 Lofthesbrua	x	110		110			98	98		90										98					98	
E16 Skaret - Hønefoss *					5 508		3 264	5 510	3 260	8 770																
Skaret - Høgkaster					1 275		765	1 280	760	2 040																
Høgkaster - Hønefoss					4 233		2 499	4 230	2 500	6 730																
E16 Stanghelle - Arna *					7 752		3 468	7 750	3 470	11 220																
E16 Ringveg øst, Arna - Vågsbotn					2 244		2 244	2 346	2 240	4 590																
<b>Sum</b>		<b>3 213</b>	<b>15 504</b>	<b>18 717</b>	<b>12 482</b>		<b>18 685</b>	<b>12 198</b>	<b>30 882</b>	<b>468</b>	<b>272</b>	<b>514</b>	<b>910</b>	<b>1 135</b>	<b>750</b>	<b>650</b>	<b>51</b>	<b>209</b>		<b>3 185</b>	<b>3 118</b>	<b>15 500</b>	<b>9 080</b>	<b>18 685</b>	<b>12 198</b>	

\* Prosjektet forusettes startet opp med bompenger i perioden 2018-2023, men bompengeoppleggforordning av bompenger mellom første og siste seksårsperiode er ikke avklart.

Post 31 Skredsikring riksveger	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	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	
		18-23	24-29	sum	fin	18-23	24-29	sum	18-23	24-29	18-23	24-29	18-23	24-29	18-23	24-29	18-23	24-29	18-23	24-29	18-23	24-29	18-23	24-29	18-23	24-29
Rv 5 Kjøernesfjorden		1 122		1 122			1 125	1 125		90		450		450						1 125					1 125	
E16 Kvamskleiva					663		660	660																		660
E16 Næroydalen (Hylland - Sleen)					1 734		1 734	1 730																		1 730
Mindre skredsikringstiltak																										
E16 Voss - Arna							51	51						30		21										51
Rv 5 Skredvika							22	22								10		12								22
Rv 5 Leversundet							3	3								3										3
Rv 5 Bjørnsnesstunnelen vest							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>450</b>	<b>450</b>	<b>480</b>	<b>161</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>1 203</b>	<b>2 390</b>		<b>1 203</b>	<b>2 390</b>			<b>3 593</b>		

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	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	
		18-23	24-29	sum	fin	18-23	24-29	sum	18-23	24-29	18-23	24-29	18-23	24-29	18-23	24-29	18-23	24-29	18-23	24-29	18-23	24-29	18-23	24-29	18-23	24-29
E16 Øyve - Eldsbru	x	384		384			366	366		175		82														366
E16 Varpe bru - Smedalsosen	x	102		102			96	96		86																96
E16 Smedalsosen - Maristova - Borlaug	x	14		14																						
<b>Sum</b>		<b>500</b>		<b>500</b>			<b>461</b>	<b>461</b>	<b>119</b>	<b>261</b>	<b>82</b>	<b>82</b>	<b>462</b>	<b>161</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>1 203</b>	<b>2 390</b>		<b>1 203</b>	<b>2 390</b>			<b>462</b>		

Utbedrings tiltak		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
E16 Telt bitt	B	Oppland			33,0	-	-	-	15,0	-	18,0	-	-	-	-	-	-	-	-	33,0	-	-
E16 Brenne og Skultumelene, system for tovegsregulering	T	Akershus			67,0	-	-	-	17,0	-	50,0	-	-	-	-	-	-	-	-	67,0	-	-
E16 Utbedringsrekning Fagernes - Øye	A	Oppland			400,0	-	-	-	-	-	-	-	80,0	-	120,0	-	200,0	-	-	400,0	-	-
Rv.5 Mannheller og Foches ferjekaler, Mannheller hulekai	F	Sogn og Fjordane			85,0	-	-	60,0	15,0	-	10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	85,0	-	-
<b>Sum</b>					565,0	-	60,0	60,0	47,0	-	78,0	-	80,0	-	120,0	-	200,0	-	565,0	-	-	

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
E16 Bølløsten - Søndrol, tiltak etter GS-inspeksjoner	I	Oppland			1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	1,0	-	-
E16 Fagernes - Bjørge, tiltak etter GS-inspeksjoner	I	Oppland			2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	2,5	-	-
E16 Fv 35 Hønefoss sentrum til sykehuset	O	Buskerud			40,0	-	-	-	-	-	-	-	20,0	-	20,0	-	2,5	-	-	40,0	-	-
Tiltak etter GS-inspeksjoner	I	Buskerud			5,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	3,0	-	5,0	-	-	5,0	-	-
Rv.5 Gravensteingata, sykkelveg m/fortau	G	Sogn og Fjordane			42,0	-	-	-	-	-	1,0	-	18,1	-	22,9	-	42,0	-	-	42,0	-	-
<b>Sum</b>					90,5	-	-	-	-	-	1,0	-	40,1	-	45,9	-	3,5	-	90,5	-	-	

Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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
E16 Valdris; bevisning av gjenleitet	Oppland		2,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,9	-	-	-	2,9	-	-	-
E16 Tiltak mot utforkjøringssulykker - sikring av installasjoner	Oppland		9,9	-	-	-	-	-	-	-	-	9,9	-	-	-	-	9,9	-	-	-
E16 Fagernes - Øye; tiltak mot utforkjøringssulykker	Oppland		27,0	-	-	-	-	-	-	-	27,0	-	-	-	-	-	27,0	-	-	-
E16 Bjørntum sørgående, variabel inntak	Akerhus		2,2	-	-	-	-	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-	-	-
E16 Tiltak etter TS-inspeksjoner	Buskerud		5,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	3,0	-	-	-	5,0	-	-	-
Rv.5 Sogndal sentrum, kryssutbedring	X Sogn og Fjordane	X	9,5	-	-	-	-	-	-	-	3,6	-	5,9	-	-	-	9,5	-	-	-
Rv.5 Bergumkrosset	X Sogn og Fjordane	X	35,0	43,8	-	-	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	-	-	-	12,8	-	-	-
Tiltak mot utforkjøring rute 5c i Sogn og Fjordane	U Sogn og Fjordane		56,0	-	-	-	6,0	-	4,0	-	6,0	-	10,2	-	-	-	56,0	-	-	-
Utbedring for forsterket midtopmerking rute 5c i Hordaland	S Hordaland		93,0	-	-	-	10,0	-	47,0	-	14,0	-	16,0	-	-	-	93,0	-	-	-
Utbedring for forsterket midtopmerking rute 5c i Sogn og Fjordane	S Sogn og Fjordane		51,8	-	-	-	9,3	-	27,1	-	10,7	-	-	-	-	-	51,8	-	-	-
E16 Vormsund/Kulmoen, bevisning ifm. GS-veg	A Akerhus		1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,7	-	1,7	-	-	-
<b>Sum</b>			306,8	43,8	48,0	35,3	28,5	8,5	80,1	-	75,2	-	40,0	-	35,0	-	306,8	43,8	-	-

Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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
E16 Kulturminne - ny Sule bru Bergenske Kongeveg	A Oppland		2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	2,0	-	-	-
E16 Bjørntum - Skaret, Tveiskjøringa snødepont	A Akerhus		92,0	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	62,0	-	-	92,0	-	-	-
E16 Krokkleiva, utbedring Kongeveien	A Buskerud		5,6	-	-	-	5,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,6	-	-	-
E16 Fourenensingsforskriften 42 dB	S Buskerud		1,0	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-
Støytiltakskrift, Hordaland	S Hordaland		0,3	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-
Støytiltakskrift, 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																
		Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	
				21,8	-	10,0	-	-	-	11,8	-	-	-	-	-	21,8	-	-
E16 Kollektivterminal Voss, refusjon	K	Hordaland	x	13,6	-	1,2	-	-	-	-	-	12,4	-	-	-	13,6	-	-
E16/v4 Sogn og Fjordane, holdeplasser	H	Sogn og Fjordane		15,0	-	-	-	-	-	-	-	15,0	-	-	-	15,0	-	-
E16 Steinhøsey, Voss kommune til Vaksdal i Vaksdal kommune	H	Hordaland		50,4	-	11,2	-	-	-	11,8	-	27,4	-	-	50,4	-	-	
<b>Sum</b>																		

		Mill. 2018-kr																
		Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023
Serviceiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	
Rv23 Bjørnsd - Dagslett, midtrekkverk	R	Oppland		9,0	-	-	-	9,0	-	-	-	-	-	-	-	9,0	-	-
<b>Sum</b>																		

		Mill. 2018-kr																
		Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023
Fornyng	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	
Tunnelbedingsprogrammet, Region vest	T			1 134,6	-	145,8	-	185,1	-	355,0	-	149,9	-	72,0	-	983,7	-	151,0
<b>Sum</b>																		

		Mill. 2018-kr																
		Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023
Planlegging	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	
Planlegging rute 5c	P			32,5	-	7,0	-	6,1	-	7,4	-	4,0	-	4,0	-	32,5	-	-
Planlegging rute 5c	P			14,5	-	12,5	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	14,5	-	-
Planlegging rute 5c	P			209,0	-	71,4	-	35,3	-	10,5	-	1,0	-	46,3	-	209,0	-	-
<b>Sum</b>																		

Grunnerverv	Tilrækkingskategori	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		15,0	-	-	-	1,0	-	7,0	-	3,0	-	2,0	-	2,0	-	15,0	-	-	-		
Grunnerverv rute 5c	G	Buskerud		20,0	-	20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,0	-	-	-		
Grunnerverv rute 5c	G	Hordaland/ Sogn og Fjordane		34,0	-	1,0	-	3,0	-	5,0	-	5,0	-	10,0	-	10,0	-	34,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				69,0	-	21,0	-	4,0	-	12,0	-	8,0	-	12,0	-	12,0	-	69,0	-	-	-		

Ve dlitehold av riksveger	Tilrækkingskategori	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 Møven, reisebasseng	M	Akershus		1,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-		
E16 Valdres	V	Oppland	x	100,0	-	-	-	-	-	-	-	40,0	-	40,0	-	20,0	-	100,0	-	-	-		
E16 Lærdalstunnelen, ventilasjonsjakt og doble ytter	T	Sogn og Fjordane		36,8	-	6,1	-	6,1	-	6,1	-	6,1	-	6,1	-	6,1	-	36,8	-	-	-		
Rv 5 Fodhesttunnelen, skifte ut pløtehelvet med PE-skum	T	Sogn og Fjordane		97,0	-	16,2	-	16,2	-	16,2	-	16,2	-	16,2	-	16,2	-	97,0	-	-	-		
Tunnelutbedringsprogrammet, Region vest	T			376,9	-	173,4	-	203,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	376,9	-	-	-		
<b>Sum</b>				611,7	-	195,7	-	225,8	-	22,3	-	63,3	-	62,3	-	42,3	-	611,7	-	-	-		



## 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 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 på rute 6a (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>4 050</b>	<b>3 344</b>
<b>Programområdetiltak</b>	<b>1 148</b>	<b>550</b>
- Utbedringstiltak	342	550
- Tilrettelegging for gående og syklende	290	
- Trafikksikkerhetstiltak	353	
- Miljøtiltak	91	
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	53	
- Servicetiltak	19	
<b>Fornyning</b>	<b>337</b>	
<b>Planlegging</b>	<b>522</b>	
<b>Grunnerverv</b>	<b>106</b>	
<b>Post 30 Riksveginvesteringer</b>	<b>6 163</b>	<b>3 894</b>

## Prioriteringer på ruten

### *Perioden 2018–2023*

I første seksårsperiode settes det av statlige midler til refusjon til følgende gjennomførte prosjekter: E6 Flyplass–krysset i Akershus, E6 Minnesund – Skaberud i Akershus og Hedmark, rv 4 Lunner grense – Jaren inkludert Lygna sør i Oppland og rv 706 Nordre avlastningsveg i 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 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 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 inkludert 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 å gjennomføre prosjektet rv 706 Nydalsbrua (tidligere omtalt som Sluppen bru) med tilknytninger i Trøndelag. Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune har søkt om å forskuttere deler av forutsatte statlige midler til prosjektet med bompenger, med sikte på anleggsstart høsten 2019. Forutsatt Stortingets tilslutning til et slikt opplegg i forbindelse med behandlingen av trinn 3 av Miljøpakke Trondheim legges det til grunn at prosjektet gjennomføres i første seksårsperiode. Før det kan gis tillatelse til forsering av prosjektet, må det foreligge forpliktende lokalpolitiske vedtak om forskutteringsopplegg. I tillegg skal det gjennomføres ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2).

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 Ringebru, slik at dette skal stå ferdig i løpet av 2021.

Innenfor rammen til programområdetiltak prioriteres trafikksikkerhetstiltak herunder midler til ny kontrollstasjon på E6 ved Klett i Sør-Trøndelag, tiltak mot utforkjøring og kryssutbedring. Videre prioriteres utbedringstiltak, blant annet forsterkning og tiltak i forbindelse med omklassifisering. I tillegg prioriteres

tilrettelegging for gående og syklende og miljøtiltak med vekt på tiltak mot støy. Innenfor rammen til fornying prioriteres utbedring av tunneler og utskifting av midtrekkverk. I tråd med stortingsbehandlingen av Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* prioriteres det programområdemidler til Rv 4 Nittedal (Kjul – Rotnes).

#### 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 Ringebu og Otta, jf. Prop. 51 S (2012–2013).

#### Rv 4 Roa – Gran grense, inkludert 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 KVVU 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 startet 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 ringvegsystemet rundt Trondheim som gjennomføres etappevis. Nydalsbrua med tilknytninger vil være en viktig utbyggingsetappe, særlig for øst/vesttrafikk 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, og reguleringsplanen ble vedtatt i desember 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 eventuell 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

Post 30 Store prosjekt	Eiendoms	NTP 2018-2029			Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029		
		statlige midler		sum	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																							
E6 Flyplasskryssst. refusjon	x	142		142		142	142													142					142	
E6 Minnesund - Skaberud, refusjon	x	260		260		260	260													260					260	
E6 Frya - Sjøa	x	235		235		210	210													210					210	
E6 Frya - Sjøa, refusjon	x	622		622		622	622	150				150								622					622	
E6 Vindåsliene - Korpøraibrua	x	770		770	791	772	786	60	160	100	500	270	126	342						772	786				772	786
E6 Jakkøya - Kleit - Sentenvegen	x	975		975	388	944	408	225	310	490	98	229								944	408				944	408
Rv 706 Nordre avlastingsveg, refusjon	x	54		54		54	54													54					54	
Rv 4 Lumner grense - Jaren, inkl Lygna sør, refusjon	x	126		126		126	126	30		30										126					126	
Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger		102	714	816	306	70	1 060		50		100		250				310		70	1 060				70	1 060	
Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger, refusjon						750	750												30		30				30	750
E6 Ringebu - vassverk						90	90					40														90
E6 Sjøa - Otta		102	1 326	1 428		1 430	1 430												100		100				100	1 430
Rv 4 Røa - Gran grense inkl Jaren - Anrudrud - Lygnebakken		632		632	1 153	630	1 090			300			350				200	250	200	40	630	1 090			630	1 090
E6 Ringebu - Frya (start)			255	255		2 960	2 960																			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>9 060</b>	<b>3 344</b>	<b>1 131</b>	<b>520</b>	<b>770</b>	<b>998</b>	<b>719</b>	<b>726</b>	<b>780</b>	<b>550</b>	<b>250</b>	<b>510</b>	<b>400</b>	<b>40</b>	<b>4 050</b>	<b>3 344</b>	<b>2 300</b>	<b>250</b>	<b>6 350</b>	<b>3 344</b>	

Utbedrings tiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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
				Mill. 2018-kr																			
E6 Rehabilitering av drengssystem Hvam/Kjølla - Jessheim		A	Akershus	X	14,5	-	10,0	-	4,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,5	-	-		
Rv 150 Storokket, rehabilitering		T	Oslo		28,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28,0	-	-	-	-		
Rv 4 Høganntunelen, ledebelysning		A	Akershus		20,5	-	-	-	-	-	-	-	-	20,5	-	-	-	20,5	-	-	-		
E6 Rosset, utbedring		R	Oppland		23,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	20,0		
E6, tre kryss, modulknottog		A	Akershus/Oppland		8,0	-	-	-	8,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
E6 Oppdal - Ulsberg		U	Trøndelag		450,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,0	-	-	-	427,0		
E6 Bratterbuva, tiltak for omklassifisering		B	Trøndelag		140,0	-	-	-	-	-	-	50,0	-	70,0	-	-	20,0	-	-	-	140,0		
E6 Oppdal gr. - Oppdal		B	Trøndelag		112,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,0	-	-	-	92,0		
Rv 4 Kljål - Rolnes		V	Akershus		170,0	700,0	-	-	-	-	50,0	-	100,0	-	200,0	-	200,0	-	85,0	550,0	85,0		
<b>Sum</b>					966,0	700,0	10,0	-	12,5	-	-	50,0	50,0	90,5	200,0	179,0	200,0	342,0	550,0	624,0	150,0		

Tilrettelegging for gående og sykklende	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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
				Mill. 2018-kr																			
E6 Skunva - Lillehammer helsehus (lv 172)		O	Oppland		37,0	-	3,0	-	32,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
E6 Lillehammer skyssstasjon GS-bru		O	Oppland	X	5,0	-	-	-	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
E6 Brunnumdøl (lv 84 Fumesvegen x Iv 60 - x Iv 51)		O	Hedmark		8,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,1	-	-	-	-		
E6 Brunnumdøl (lv 84 x Ierbanen - x Iv 212)		O	Hedmark		28,8	-	-	-	12,0	-	16,8	-	-	-	-	-	8,1	-	-	-	-		
E6 Lillehammer skyssstasjon - Skunva (lv 213)		O	Oppland		50,0	-	-	-	-	-	-	-	-	20,0	-	30,0	-	-	-	-	-		
E6 Pilgrimsleden Rosten		G	Oppland		5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-	-	-	-	-		
Rv 4 Kolberg - Blaten		G	Oppland		24,3	-	-	-	-	-	-	-	24,3	-	-	-	-	-	-	-	-		
Rv 4 Gjøvik, del 1, Hans Mustads gate - Wergelandsgate (lv 172)		O	Oppland		70,0	-	10,0	-	60,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
E6 Dnva - Heivå, GS-veg		G	Trøndelag		55,0	-	9,0	-	36,0	-	10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
E6 Melhus - Klatt, tiltak etter GS-inspeksjoner		I	Trøndelag		6,0	-	6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
E6, Iv 212 Nesvegen		O	Hedmark		1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-		
<b>Sum</b>					290,2	-	30,0	-	145,0	-	26,8	-	24,3	25,0	-	39,1	-	290,2	-	-	-		

Mill. 2018-kr

Trafikksikkerhetstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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 Dombås TS-tiltak	X	Oppland		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	X	Oslo		2,7	-	-	-	2,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,7	-	-		
E6 Selsøeket, kryssubeding	X	Oppland		66,0	-	-	-	-	-	34,0	-	-	-	-	-	-	-	-	66,0	-	-		
E6 Tauøien - Kolmoen, midtrekkverk	M	Hedmark		27,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27,6	-	-	-	-	27,6	-	-		
E6 Domekammera Talle loppanskruss	A	Hedmark		0,8	-	-	-	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	-	-		
Rv 4 Domekammera Talle loppanskruss	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 Driftsøpning og bom i midtdeler	A	Oslo		1,1	-	-	-	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,1	-	-		
Rv 4 Driftsøpning og bom i midtdeler	A	Oslo		1,1	-	-	-	-	-	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	1,1	-	-		
Rv 4 Driftsøpning og bom i midtdeler	A	Oslo		1,1	-	-	-	-	-	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	1,1	-	-		
Rv 163 Etablering av trekkere og fiberkabel	A	Oslo		16,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,0	-	-	-	-	16,0	-	-		
Rv 4 Grorud - Akershus gt., VTS-kamera	A	Oslo		1,0	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-		
Rv 150 Tåsen - Grantoss, VTS-kamera	A	Oslo		2,0	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-		
Rv 150 Tåsen - Ulverslitten, variable fartsgrenser	A	Oslo		7,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	-	-	-	-	7,0	-	-		
E6 Helseyr nordgående, variabel infotavle	A	Oslo		2,5	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-		
Rv 150 Grefsen vestgående, variabel infotavle	A	Oslo		2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-	-	2,5	-	-		
E6 Belysning av gangfelt	A	Oslo		2,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,7	-	-	-	-	2,7	-	-		
E6/Rv 4 Tiltak mot utforkjøringsulykker, sikring av installasjoner	A	Oppland		2,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,7	-	-	-	-	2,7	-	-		
E6/Rv 15 Otta, kryssubeding	U	Oppland		23,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,8	-	-	-	-	23,8	-	-		
E6 Otta - Radda, tiltak mot utforkjøringsulykker	X	Oppland		2,5	-	-	-	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-		
Rv 4 Lyngna - Bruflar, tiltak mot utforkjøringsulykker	U	Oppland		47,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47,0	-	-	-	-	47,0	-	-		
Rv 4 Lyngna - Bruflar, tiltak mot utforkjøringsulykker	U	Oppland		8,1	-	-	-	-	-	8,1	-	-	-	-	-	-	-	-	8,1	-	-		
Rv 4 Gløvik, oppgradering av GS-undergang	A	Oppland		4,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,7	-	-	-	-	4,7	-	-		
E6 Vedemselva - Smidesang, veglys	A	Oppland		19,0	-	-	-	19,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,0	-	-		
Rv 4 Lyngna nord - Einavollen, veglys	A	Oppland		10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-	-	10,0	-	-		
Rv 23 Bjørnsrud - Dagslett, midtrekkverk	A	Oppland		1,0	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-		
Rv 4 Nittedal (Strømsørg), passeringsslomme	X	Akershus		1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	1,0	-	-		
Rv 159 Etablering av trekkere/fiber	A	Akershus		3,1	-	-	-	3,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,1	-	-		
E6 Morskogtunnelen, skilling av forbikjøringsbønder for tunge kjøretøy	A	Akershus		3,0	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-		
E6 Gardemoen N sørgående, variabel infotavle	A	Akershus		2,2	-	-	-	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-	-		
E6 Gardemoen S sørgående, variabel infotavle	A	Akershus		2,2	-	-	-	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-	-		
E6 Skedsmoenvollen sørgående, variabel infotavle	A	Akershus		2,2	-	-	-	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-	-		
Rv 4 Statnum sørgående, variabel infotavle	A	Akershus		2,2	-	-	-	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-	-		
Rv 4 Gløvik - Mjøsbrua, TS tiltak	X	Oppland		7,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	-	-	-	-	7,0	-	-		
E6 Øyer, lysregulering omkjøringsveg	X	Oppland		1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	1,0	-	-		
E6 omkjøringskilling	A	Akershus		3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	3,0	-	-		
E6 Kleiv, ny kontrollstasjon, grunnnettdom	A	Trøndelag		50,0	-	-	-	-	-	-	-	-	50,0	-	-	-	-	-	50,0	-	-		
<b>Sum</b>				352,6	-	-	-	44,9	-	-	56,6	-	-	121,4	-	-	-	-	352,6	-	-		

Miljøtiltak		Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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	-	-	-			
E6 Kleiva, Starveien, rehabilitering av støyskjerm		S	Oslo			23.0	-	23.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23.0	-	-			
E6/iv.4/nv.163/nv.150 Støytiltak på boliger med innendørs støynivå over 42 dB i tete ea i Oslo		S	Oslo			7.0	-	4.0	-	3.0	-	-	-	-	-	-	-	-	7.0	-	-			
E6 Chausseen Borgnesser vegmiljø, kulturmiljø		A	Oppland			2.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.0	-	-	-			
E6 Kongevegen over Dovefjell, Dove bygda kirke - Ateigen		A	Oppland			0.2	-	0.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.2	-	-			
E6 Kongevegen Dovefjell, Ateigen – Hardbakken - Fokstugu		A	Oppland			5.0	-	3.0	-	2.0	-	-	-	-	-	-	-	-	5.0	-	-			
E6 Kongevegen Dovefjell, Dovregubben - Hjelkinn Jellistue		A	Oppland			0.2	-	-	-	0.2	-	-	-	-	-	-	-	-	0.2	-	-			
Støytiltak på boliger med innendørs støynivå over 42 dB, Rute 6A		S	Akershus			3.0	-	-	-	-	-	3.0	-	-	-	-	-	-	3.0	-	-			
E6 Tiltak mot støy 6a		S	Trøndelag			31.0	-	-	-	-	-	25.0	-	-	-	-	-	-	31.0	-	-			
E6 Grillstadumelen, rensing av vann		V	Trøndelag			4.0	-	-	-	-	-	4.0	-	-	-	-	-	-	4.0	-	-			
E6 Trondhiemnske Kongevei over Dovefjell		K	Trøndelag			13.0	-	2.0	-	5.0	-	5.0	-	-	-	-	-	-	13.0	-	-			
<b>Sum</b>						<b>90.9</b>	-	<b>32.2</b>	-	<b>10.2</b>	-	<b>36.0</b>	-	<b>4.5</b>	-	<b>6.0</b>	-	<b>4.5</b>	-	<b>90.9</b>	-			

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming		Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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 Otta, kollektivterminal		K	Oppland			11.0	-	-	-	-	-	-	-	-	11.0	-	-	-	11.0	-	-			
E6 Dombås, kollektivterminal		K	Oppland			16.0	-	-	-	-	-	-	-	-	16.0	-	-	-	16.0	-	-			
Rv.4 Gjovik, kollektivgate del 1		F	Oppland			20.0	-	20.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20.0	-	-			
E6 Brunndal skystasjon		K	Hedmark	X		6.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.0	-	-			
<b>Sum</b>						<b>53.0</b>	-	<b>20.0</b>	-	<b>27.0</b>	-	<b>36.0</b>	-	<b>4.5</b>	-	<b>27.0</b>	-	<b>4.5</b>	-	<b>53.0</b>	-			



Serviceiltak		Tilrakskategori	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 Dove sørgelønde, kjettingplass	A	Oppland			2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-
E6 Krekke, rasleplass	R	Oppland	x		12,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,0	-	-
E6 Degnhvileplass Oppdal, utvidelse	D	Trendelag			5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-
<b>Sum</b>					19,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,0	-	-

Fornyng		Tilrakskategori	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 nord, utskifting av midtrekkverk Oslo	M	Oslo			137,4	-	-	-	-	-	-	-	13,4	-	51,1	-	-	-	-	137,4	-	-
Tunnelutbedringsprogrammet, Region øst	T				620,0	-	25,0	-	5,0	-	125,0	-	21,0	-	-	-	24,0	-	-	200,0	-	420,0
<b>Sum</b>					757,4	-	25,0	-	5,0	-	125,0	-	34,4	-	51,1	-	96,9	-	-	337,4	-	420,0

Planlegging		Tilrakskategori	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 6a	P	Oslo, Akershus, Hedmark			397,4	-	79,0	-	58,1	-	64,2	-	65,5	-	70,0	-	60,6	-	-	397,4	-	-
Planlegging rute 6a	P	Trendelag	x		125,0	-	20,0	-	19,0	-	23,0	-	23,0	-	15,0	-	23,0	-	-	125,0	-	-
<b>Sum</b>					522,4	-	99,0	-	77,1	-	87,2	-	88,5	-	85,0	-	83,6	-	-	522,4	-	-

Grunnerverv		Tilrakskategori	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 6a	G	Oslo, Akershus, Hedmark			106,0	-	-	-	58,0	-	43,0	-	2,0	-	1,0	-	2,0	-	-	106,0	-	-
<b>Sum</b>					106,0	-	-	-	58,0	-	43,0	-	2,0	-	1,0	-	2,0	-	-	106,0	-	-

Milli. 2018-kr

Vedlikehold av riksveger	Fylke	Tittalkategori	Kostnadsoverslag/ resbehov		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
			Bundet																	
E6 Teisenkrysset, rehabilitering av støvskjerm	M	Oslo	18,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,0	-	-
Rv 4 Trondheimsvneien, rehabilitering av støvskjerm	M	Oslo	3,0	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-
Rv 150 Smedstad, rehabilitering av støvskjerm	M	Oslo	6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-
Rv 150 Nvdalen, rehabilitering av støvskjerm	M	Oslo	6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-
E6 Høybråten, rehabilitering av støvskjerm	M	Oslo	29,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29,0	-	-	-	-	29,0	-	-
E6 Karihaugen med foringeløse, rehabilitering av støvskjerm	M	Oslo	9,0	-	-	-	9,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,0	-	-
Rv 4 Sinsen - Bjerke, rehabilitering av støvskjerm	M	Oslo	37,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37,0	-	-	-	-	37,0	-	-
Rv 163 Grund, rehabilitering av støvskjerm	M	Oslo	8,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,0	-	-	-	8,0	-	-
Rv 150 Rte skole, rehabilitering støvskjerm	M	Oslo	3,0	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-
E6 Jessheim - Mogreina, utskifting av betongdekke og rekkverk	V	Akershus	235,0	-	-	-	90,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	235,0	-	-
Rv 191 Hofsele, utbedring av kulvert	M	Oslo	0,2	-	-	-	-	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	-	-
E16 Økrtunnelen, rensebasseng	M	Akershus	2,7	-	-	-	-	-	2,7	-	-	-	-	-	-	-	-	2,7	-	-
Rv 191 Tvetenveien over E6 nord, utbedring av bru 03-0325 rv 191	B	Oslo	2,5	-	-	-	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-
E6 Ytre Ringvei over E6 nord, utbedring av bru 03-0280	B	Oslo	1,5	-	-	-	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-
E6 Lodalsbru utgående, utbedring av bru 93-0650	B	Oslo	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-	-	-	1,5	-	-
E6 Lodalsbru inngående, utbedring av bru 93-0649	B	Oslo	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-	-	-	1,5	-	-
E6 Ullensaker, støvskjerm	M	Akershus	13,5	-	-	-	-	-	13,5	-	-	-	-	-	-	-	-	13,5	-	-
E6 nord for Skedsmoelven, støvskjerm	M	Akershus	9,5	-	-	-	-	-	-	-	-	9,5	-	-	-	-	-	9,5	-	-
E6 Atried og Leira Bruene, kanttalegere	B	Akershus	25,5	-	-	-	25,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,5	-	-
E6 Tunnel elektro	T	Trøndelag	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-
E6 Klæbuvegen, utbedring kulvert	B	Trøndelag	3,0	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-
E6 Vedtvs	M	Trøndelag	35,0	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-	-	-	35,0	-	-
E6 Rekkverk	M	Trøndelag	25,0	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	25,0	-	-
E6 Fjellskring	A	Trøndelag	16,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,0	-	-	-	-	16,0	-	-
E6 Skilt	M	Trøndelag	8,0	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	8,0	-	-
E6 Murer	B	Trøndelag	7,0	-	-	-	7,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	-	-
E6 Støvskjerm	M	Trøndelag	22,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22,0	-	-
Rv 706 Tunnel elektro	T	Trøndelag	4,0	-	-	-	8,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	-
Rv 706 Tunnel stabilitet, vann- og frostsikring	T	Trøndelag	4,0	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	-
Rv 706 Skilt	M	Trøndelag	4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	-	-	-	-	4,0	-	-
Rv 706 Bevægelige buer	B	Trøndelag	11,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,0	-	-
Tunnelutbedringsprogrammet, Region vest	T		227,0	-	-	-	-	-	51,0	-	-	-	71,0	-	-	-	-	227,0	-	-
<b>Sum</b>			782,4	-	-	-	148,5	-	244,4	-	-	125,5	162,0	-	-	68,0	-	782,4	-	-

## 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 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 på rute 6b (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>511</b>	
<b>Programområdetiltak</b>	<b>881</b>	
- Utbedringstiltak	644	-
- Tilrettelegging for gående og syklende	34	
- Trafikksikkerhetstiltak	166	
- Miljøtiltak	2	
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	11	
- Servicetiltak	24	
<b>Fornyning</b>		
<b>Planlegging</b>	<b>65</b>	
<b>Grunnerverv</b>	<b>8</b>	
<b>Post 30 Riksveginvesteringer</b>	<b>1 465</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. Innenfor rammen til programområdetiltak prioriteres utbedringstiltak med vekt på utbedringsstrekningen på rv 3 i Østerdalen. Videre prioriteres trafikk-sikkerhetstiltak med vekt på tiltak mot utforkjøring.

**Handlingsprogram 2018–2023 (2029)  
Rute 6b Rv 3 Kolomoen – Ulsberg med tilknytninger**

Post 30 Store prosjekt	nding	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	stat	annen
		18-23	24-29	sum	fin	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum
	x	512		512		511		511		80		250		181							511				511		
<b>Sum</b>		<b>512</b>		<b>512</b>		<b>511</b>		<b>511</b>		<b>80</b>		<b>250</b>		<b>181</b>							<b>511</b>				<b>511</b>		

Utbedringsiltak		Tiltakskategori		Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
		U	A			Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv.3 Søkkunna bru - Evenstad bru																									
Rv.3, to kryss, modulvegntog																									
Rv.3 Nv. Steia bru med tilstøtende veg, Alvdal																									
Rv.3 Utbedringsrekning Østerdalen																									
<b>Sum</b>																									

Tilrettelegging for gående og syklende		Tiltakskategori		Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
		O	G			Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv.25 Hamar, Vangsvægen x Iv 77 Ringgt - x kv. Akersvikav																									
Rv.3 Skurlaget - Alvdal u.skole																									
<b>Sum</b>																									

Trafikksikkerhetstiltak		Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kosnadsverslag/ 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 Alvdal - Steia, a.m. Rv.3, liiskuud	A	Hedmark		x	8,0	-	-	-	-	-	-	-	8,0	-	-	-	-	-	-	8,0	-	-		
Rv.3 Moiraa - Lonsaaen	U	Hedmark			10,9	-	-	-	-	-	-	-	10,9	-	-	-	-	-	-	10,9	-	-		
Rv.3 Tunfess - Trondelag, gr.	U	Hedmark			36,5	-	-	-	-	-	-	-	16,5	-	-	-	-	-	-	36,5	-	-		
Rv.25 Ridabu - Tonset	U	Hedmark			1,3	-	-	-	-	-	-	-	1,3	-	-	-	-	-	-	1,3	-	-		
Rv.3 Grundset - Asta	U	Hedmark			14,2	-	-	-	-	-	-	-	7,2	-	-	-	-	-	-	14,2	-	-		
Rv.3 Rena - Lappland	U	Hedmark			4,1	-	-	-	-	-	-	-	4,1	-	-	-	-	-	-	4,1	-	-		
Rv.3 Strand kirk. - Fjell	U	Hedmark			3,5	-	-	-	-	-	-	-	3,5	-	-	-	-	-	-	3,5	-	-		
Rv.3 Lappland - Strand kirk.	U	Hedmark			4,1	-	-	-	-	-	-	-	4,1	-	-	-	-	-	-	4,1	-	-		
Rv.3 Lonsaaen - Tunfess	U	Hedmark			5,9	-	-	-	-	-	-	-	5,9	-	-	-	-	-	-	5,9	-	-		
Rv.3 Innsaa - Stai	U	Hedmark			5,3	-	-	-	-	-	-	-	5,3	-	-	-	-	-	-	5,3	-	-		
Rv.3 Stai - Nordstumoen	U	Hedmark			3,8	-	-	-	-	-	-	-	3,8	-	-	-	-	-	-	3,8	-	-		
Rv.3 Nordstumoen - Bjernaaeset	U	Hedmark			12,6	-	-	-	-	-	-	-	12,6	-	-	-	-	-	-	12,6	-	-		
Rv.3 Aina S - Aina N	U	Hedmark			24,2	-	-	-	-	-	-	-	24,2	-	-	-	-	-	-	24,2	-	-		
Rv.3 Alvdal N - Steimoen	U	Hedmark			0,7	-	-	-	-	-	-	-	0,7	-	-	-	-	-	-	0,7	-	-		
Rv.3 Steimoen - Moiraa	U	Hedmark			2,6	-	-	-	-	-	-	-	2,6	-	-	-	-	-	-	2,6	-	-		
Rv.3 Variabelt informasjonsskilt for trafikkbereidskap	A	Hedmark			5,5	-	-	-	-	-	-	-	5,5	-	-	-	-	-	-	5,5	-	-		
Rv.3 Skurtlaget - Alvdal S	U	Hedmark			0,3	-	-	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-	-	-	-	0,3	-	-		
Rv.3 Hedmark gr. - Naverdalsbuva	U	Trondelag		x	7,8	-	-	-	-	-	-	-	7,8	-	-	-	-	-	-	7,8	-	-		
Rv.3 Innsella	M	Trondelag			70,0	-	-	-	-	-	-	-	70,0	-	-	-	-	-	-	70,0	-	-		
<b>Sum</b>					221,2	-	-	-	-	-	-	-	25,6	-	-	-	-	-	-	61,8	-	-		
																				166,2	-	-		
																					55,0	-		

Miljøtiltak		Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kosnadsverslag/ 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	-	-		
Rv.3 Koppangshammaren, Kongevegen	A	Hedmark			1,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-		
<b>Sum</b>					1,5	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-		

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming		Tiltakskategori		Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
		Tiltakskategori	Fylke			Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv.25 Hamar skyssstasjon, fase 1	K	Hedmark	x	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-		
Rv.25 Utbedring av holdeplasser, Aker - Vang S	H	Hedmark		6,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,4	-	-	-		
<b>Sum</b>				11,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,4	-	-	-		

Serviceiltak		Tiltakskategori		Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
		Tiltakskategori	Fylke			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	-	-	-		
Rv.3 Hovda, Annot rasteplass	R	Hedmark		5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				23,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,8	-	-	-		

Planlegging		Tiltakskategori		Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
		Tiltakskategori	Fylke			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	x	60,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	60,0	-	-	-		
Planlegging rute 6b	P	Trøndelag		5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				65,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	65,0	-	-	-		

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	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Grunnerverv rute 6b																									
Sum		7,9	-	Hedmark				7,9	-	-	-	0,8	-	1,2	-	1,5	-	2,1	-	2,3	-	7,9	-	-	-

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	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv.3 Utbedringsstrekning Østendalen		272,2	-	V Hedmark				272,2	-	-	-	49,0	-	24,2	-	51,0	-	96,0	-	52,0	-	272,2	-	-	-
Rv.3 Veglys		6,0	-	M Trøndelag				6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-	6,0	-	-	
Rv.3 Rekkverk		7,0	-	M Trøndelag				7,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	-	-	
Rv.3 Skilt		2,0	-	M Trøndelag				2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	2,0	-	-	
Sum		287,2	-					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.

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.

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

*KVU for rv 15 Strynefjellet*

Økonomiske rammer for perioden 2018–2023 på rute 6c (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>Fornyning</b>	<b>203</b>	
<b>Planlegging</b>	<b>54</b>	
<b>Grunnerverv</b>	<b>6</b>	
Post 30 Riksveginvesteringer	430	0
Post 31 Skredsikring riksveg	11	0

### Prioriteringer på ruten

#### *Perioden 2018–2023*

Innenfor rammen til programområdetiltak prioriteres trafikksikkerhetstiltak med vekt på tiltak mot utforkjøring og kryssutbedring. Videre prioriteres utbedringstiltak inkludert tiltak mot skipspåkørsel på Måløybrua.

Innenfor rammen til fornying prioriteres i hovedsak utbedring av tunneler.

Innenfor skredsikring (post 31) legges det opp til å gjennomføre mindre tiltak på rv 15 i Sogn og Fjordane.

Handlingsprogram 2018–2023 (2029)

Rute 6c Rv 15 Otta – Måløy

Post 31 Skredskring riksveger	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		sum	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																							annen
Mindre skredskringstillegg																										
Rv 15 Derflåt						11																				
<b>Sum</b>						11																				

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.15 Måløybrua, barriere mot skippåkørsel	B	Sogn og Fjordane			30,5	-	5,0	-	25,5	-	-	-	-	-	-	-	-	30,5	-	-	-		
Rv.15 Starheim, breddeutvidelse	U	Sogn og Fjordane			1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,6	-	-	-		
Rv.15 Brunsvik - Almenningen	U	Sogn og Fjordane			11,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,1	-	-	-		
<b>Sum</b>					43,2	-	5,0	-	25,5	-	-	-	-	-	-	-	-	43,2	-	-	-		

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.15 Lalm - Blismo, tiltak etter GS-inspeksjoner	I	Oppland			1,7	-	-	-	-	-	-	1,7	-	-	-	-	-	1,7	-	-	-		
Rv.15 Sogn og Fjordane, tiltak etter GS-inspeksjoner	I	Sogn og Fjordane			1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,3	-	-	-		
<b>Sum</b>					3,0	-	-	-	-	-	-	1,7	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-		

Traffikksikkerhetsiltak	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 Randen, kryssutbedring	X	Oppland			28,0	-	-	-	-	-	-	10,0	-	18,0	-	-	-	28,0	-	-	-		
Rv.15 Belysning av gangfelt	A	Oppland			3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-		
Rv.15 Tiltak mot utforkjøringsulykker, sikring av installasjoner	U	Oppland			3,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,6	-	-	-		
Rv.15 Lom - Bruvoll, tiltak mot utforkjøringsulykker	U	Oppland			15,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,0	-	-	-		
Rv.15 Dønnfoss, veglys	A	Oppland			1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-		
Rv.15 Geirangerkrysset - Opplystunnelen, veglys	A	Oppland			2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-		
Rv.15 Sogn og Fjordane, tiltak mot utforkjøringsulykker	U	Sogn og Fjordane			43,2	-	5,0	-	4,0	-	3,0	-	9,0	-	18,2	-	43,2	96,3	-	-	-		
<b>Sum</b>					96,3	-	5,0	-	4,0	-	13,0	-	27,0	-	43,3	-	96,3	96,3	-	-	-		

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.15 Miljøgata Shvyn. oppgradering	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
Rv.15 Lom, kollektivterminal	K	Oppland		8,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,5	-	-	-	8,5	-	-	-
Rv.15 Ytrelede, busslomme	H	Sogn og Fjordane	x	1,2	-	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	-	-	-
Rv.15 Sogn og Fjordane, holdeplasser	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
Rv.15 Billingten, rasteplass	R	Oppland		4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	4,0	-	-	-
Rv.15 Demfoss sørgående, kjettingplass	A	Oppland		2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	2,0	-	-	-
<b>Sum</b>				6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	6,0	-	-	-

Fornyng	Tiltidskategorori	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 Ståheim bru	B	Sogn og Fjordane		29,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,6	-	27,7	-	29,3	-	-	-		
Rv.23 Bjørnsliad - Dagslett, midtrettverk	B	Sogn og Fjordane		54,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,7	-	1,7	-	52,9	-		
Tunnelutbedningsprogrammet, Region øst	T			27,0	-	-	-	-	-	-	-	-	27,0	-	-	-	-	27,0	-	-	-		
Tunnelutbedningsprogrammet, Region vest	T			360,1	-	21,4	-	-	-	-	-	-	30,6	-	92,9	-	144,9	-	215,2	-	-		
<b>Sum</b>				471,0	-	21,4	-	-	-	-	-	-	32,2	-	122,3	-	202,9	-	268,1	-	-		

Planlegging	Tiltidskategorori	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 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		44,0	-	2,0	-	3,2	-	1,8	-	2,0	-	17,0	-	18,0	-	44,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				54,0	-	5,0	-	5,2	-	2,8	-	3,0	-	19,0	-	19,0	-	54,0	-	-	-		

Grunnerverv	Tiltidskategorori	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 6c	G	Oppland		0,7	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-	0,3	-	0,3	-	0,7	-	0,0	-		
Grunnerverv rute 6c	G	Sogn og Fjordane		5,0	-	5,0	-	-	-	-	-	1,0	-	2,0	-	2,0	-	5,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				5,7	-	10,0	-	5,0	-	1,0	-	1,1	-	2,3	-	2,3	-	5,7	-	0,0	-		

Vedlikehold av riksveger	Tiltidskategorori	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 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	-	-	-		
Tunnelutbedningsprogrammet, Region vest	T			14,3	-	14,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,3	-	-	-		
<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 på rute 6d (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>1 622</b>	<b>1 160</b>
<b>Programområdetiltak</b>	<b>234</b>	<b>20</b>
- Utbedringstiltak	109	20
- Tilrettelegging for gående og syklende	28	
- Trafikksikkerhetstiltak	61	
- Miljøtiltak	27	
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	3	
- Servicetiltak	6	
<b>Fornyning</b>	<b>520</b>	
<b>Planlegging</b>	<b>50</b>	
<b>Grunnerverv</b>	<b>1</b>	
Post 30 Riksveginvesteringer	2 427	1 180
Post 31 Skredsikring riksveg	122	0

### 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.

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 bompeng-

finansiering 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.

Innenfor rammen til programområdetiltak prioriteres utbedringstiltak (bygging av ny bru og omlegging av veg). Videre prioriteres trafikksikkerhetstiltak med vekt på kryssutbedring, miljøtiltak rettet mot vannforurensning og tilrettelegging for gående og syklende.

Innenfor rammen til fornying prioriteres utbedring av tunneler.

Innenfor skredsikring (post 31) settes det av midler til å fullfinansiere prosjektet E136 Vågstrandstunnelen i Møre og Romsdal. I tillegg settes det av midler til å fullføre prosjektet E136 Dølsteinfonna og Fantebrauta i Møre og Romsdal. Prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2018.

#### 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, inkludert 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 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																					
E136 Tresfjordbrua (rest)	x				2				2											2				2
E136 Stuguliløten - Rødsstøl, krabbefelt		663		663	660		50						250		270			90		660				660
E136 Flatmark - Mønge - Marstein		765	204	969	970							70		320			370		760			210		970
E136 Breivika - Lerstad		204	204	408	1 428			10					210		500		200	440	200	1 160		210		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>2 042</b>	<b>1 430</b>	<b>3 472</b>	<b>2</b>	<b>2</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>1 622</b>	<b>1 160</b>	<b>580</b>	<b>270</b>	<b>2 202</b>	<b>1 430</b>

Post 31 Stredskring riksveger	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																					
E136 Vågstrandstunnelen (rest)	x				97				97											97				97
E136 Dølsteinfionna og Fantebrauta	x	46		46	25		15		10											25				25
<b>Sum</b>		<b>46</b>		<b>46</b>	<b>122</b>		<b>15</b>	<b>107</b>												<b>122</b>				<b>122</b>



Miil. 2018-kr

Utbedrings tiltak	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 Jara, kuneutbedring og ny bru	B	Oppland		74,0	-	-	-	-	-	20,0	-	54,0	-	-	-	-	-	74,0	-	-	-		
E136 Spjelkavik - Flatholmen, modulvognbrog	A	Møre og Romsdal		5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-	-		
E136 Vablungshes	A	Møre og Romsdal		40,0	160,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	20,0	20,0	10,0	140,0		
<b>Sum</b>				119,0	160,0	-	-	-	-	20,0	-	54,0	-	-	-	35,0	20,0	109,0	20,0	10,0	140,0		

Miil. 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	-	-	-		
E136/rv 658 Tiltak etter GS-inspeksjon	G	Møre og Romsdal	x	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				28,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28,5	-	-	-		

Miil. 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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,5	-	-	-		
E136 Bjørli - Møre og Romsdal gr., tiltak mot utforkjøringsulykker	U	Oppland		5,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,2	-	-	-		
E136 Romsdalen, kontrollstasjon, restfinansiering	A	Møre og Romsdal	x	10,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,1	-	-	-		
Rv 658 Kverve, kryssombbygging	X	Møre og Romsdal		35,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35,0	-	-	-		
Rv 658 Ellingsøy- og Valderøyturnelene, trafikkregulering	A	Møre og Romsdal		5,0	-	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				60,8	-	53,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,7	-	60,8	-	-	-		

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	-	-	-		
Rv 658 Valdeøy-tunnelen, rensing av vann	V	Møre og Romsdal				15,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-		
E136 Flatmark - Skrit, vegmjølle	K	Møre og Romsdal				13,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-		
<b>Sum</b>						48,0	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-	-	-	27,0	-	-	-		

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 Lyftingsmo, kollektiv	H	Oppland				2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-		
<b>Sum</b>						2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-		

Serviceiltak		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 Lona, resteplass	R	Oppland				6,0	-	-	-	-	6,0	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-		
<b>Sum</b>						6,0	-	-	-	-	6,0	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-		

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
Tunnelutbedringsprogrammet, Region midt	T					520,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	520,0	-	-	-		
<b>Sum</b>						520,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	520,0	-	-	-		

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	Stat	Annen
								-		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	
Planlegging rute 6d	P	Oppland	X																										
Planlegging rute 6d	P	Møre og Romsdal	X																										
<b>Sum</b>																													

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	Stat	Annen
								-		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	
Grunnerverv rute 6d	G	Oppland																											
<b>Sum</b>																													

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	Stat	Annen
								-		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	
E136 Tunnelutbedring, mindre tunneltiltak	T	Møre og Romsdal																											
E136 Vingårskiftet - Åse, lukket drenstilltak	D	Møre og Romsdal																											
E136 Mca - Ålesund, automatiske omkjøringstaver	A	Møre og Romsdal																											
Tunnelutbedningsprogrammet, Region midt	T																												
<b>Sum</b>																													

## 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 på rute 6e (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>219</b>	
<b>Programområdetiltak</b>	<b>320</b>	<b>750</b>
- Utbedringstiltak	248	
- Tilrettelegging for gående og syklende	53	750
- Trafikksikkerhetstiltak		
- Miljøtiltak	14	
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming		
- Servicetiltak	5	
<b>Fornyng</b>	<b>25</b>	
<b>Planlegging</b>	<b>34</b>	
<b>Grunnerverv</b>		
<b>Post 30 Riksveginvesteringer</b>	<b>598</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.

Innenfor rammen til programområdetiltak prioriteres utbedringstiltak med rehabilitering av bruer og tilrettelegging

for gående og syklende. Midler til den planlagte Bypakke Kristiansund prioriteres innenfor tilrettelegging for gående og syklende (med forbehold om tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering).

Innenfor rammen til fornyng prioriteres utbedring av tunneler.

*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**

Post	Indt.	NTP 2018-2029			Kostnadsoverslag/ reserbeprov 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	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum			
		18-23	24-29	sum	fin	219	219	219	70	70	120	120	29	29	219	219	219	219	219	219	219	219	219	219	219	219	219	219	219	219	219			
Rv.70 Meisingset - Tingvoll	x	221		221		219	219	219	70	70	120	120	29	29	219	219	219	219	219	219	219	219	219	219	219	219	219	219	219	219				
<b>Sum</b>		221		221		219	219	219	70	70	120	120	29	29	219	219	219	219	219	219	219	219	219	219	219	219	219	219	219	219				

Post	Binding	NTP 2018-2029			Kostnadsoverslag/ reserbeprov 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	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum			
		18-23	24-29	sum	fin	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150			
Rv.70 Fladvadura, øvre og nedre		153		153		150	150	150																						150				
Rv.70 Hoelsand		153		153		150	150	150																						150				
<b>Sum</b>		306		306		300	300	300																					300	300				

Utbedrings tiltak		Tiltakskategori		Fylke		Bundet		Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
		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	
Rv 70 Gråura, mindre sikrings tiltak	A	Møre og Romsdal						15,0	-	-	-	-	-	15,0	-	-	-	-	-	-	15,0	-	-	-	-	-	-
Rv 70 Oppdal - Sunndalsøra, modulopprigg	A	Trendelag						30,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	-	-	-	-	-
Rv 70 Oppdal - Sunndalsøra	B	Møre og Romsdal/ Trendelag						260,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	65,0	-	-	-	-	-	-
<b>Sum</b>								305,0	-	-	-	-	-	15,0	-	-	-	-	-	-	95,0	-	-	-	-	-	-

Tilrettelegging for gående og syklende		Tiltakskategori		Fylke		Bundet		Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
		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	
Bypakke Kristiansund	A	Møre og Romsdal						250,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50,0	-	-	-	-	-	-
Rv 70 Tiltak etter GS-inspeksjon	I	Møre og Romsdal						3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-
<b>Sum</b>								253,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	53,0	-	-	-	-	-	-

Miljøtiltak		Tiltakskategori		Fylke		Bundet		Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
		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	
Rv 70 Tiltak mot støv 6e	S	Møre og Romsdal/ Trendelag						4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	-	-	-	-	-
Rv 70 Freilufttunnelen, rensing av vann	V	Møre og Romsdal						15,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-	-	-	-
<b>Sum</b>								19,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,0	-	-	-	-	-	-

Serviceiltak		Tiltakskategori		Fylke		Bundet		Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
		D	M	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 70 Degruppløpss. Kristiansund																									
Sum																									

Fornyng		Tiltakskategori		Fylke		Bundet		Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
		T	M	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Tunnelbedingsprogrammet, Region midt																									
Sum																									

Planlegging		Tiltakskategori		Fylke		Bundet		Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
		P	M	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Planlegging rute 6e																									
Sum																									

Vedlikehold av riksveger		Tiltakskategori		Fylke		Bundet		Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
		T	M	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Rv 70 Tunnelutbeding, mindre tunneliltak																									
Rv 70 Frei, fornyng kanstein forrau/kunokjøring																									
Rv 70 Frei, forsterking/diensiiltak																									
Rv 70 Oppdal - Møre og Romsdal gr.																									
Rv 70 Oppdal - Møre og Romsdal gr., trafikksyving/infotavler																									
Tunnelbedingsprogrammet, Region midt																									
Sum																									



## 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 Storjord – 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 Trøndelag inngår i porteføljen til Nye Veier AS. Dette utgjør 48 km.

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.

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

*KVU for transportløsning veg/bane  
Trondheim – Steinkjer*

### Økonomiske rammer for perioden 2018–2023 på rute 7 (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>3 256</b>	<b>1 143</b>
<b>Programområdetiltak</b>	<b>1 384</b>	<b>315</b>
- Utbedringstiltak	763	130
- Tilrettelegging for gående og syklende	212	
- Trafikksikkerhetstiltak	311	180
- Miljøtiltak	15	
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	40	5
- Servicetiltak	43	
<b>Fornyng</b>	<b>1 328</b>	
<b>Planlegging</b>	<b>211</b>	<b>40</b>
<b>Grunnerverv</b>	<b>18</b>	<b>1 498</b>
Post 30 Riksveginvesteringer	6 197	1 434
Post 31 Skredsikring riksveg	8	0

## 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 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 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 bompengepropellet, 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.

Innenfor rammen til programområdetiltak prioriteres utbedringstiltak der midlene i all hovedsak går til utbedringsstrekningen E6 Grong – Nordland grense og delfinansiering av prosjektet E6 Helgeland sør. Det er lagt til grunn at ombygging av E6 ved Grennebakken i Nord-Trøndelag finansieres med midler fra Bane NOR, og at Mærekrysset på E6 delfinansieres med midler fra Bane NOR. Bane NOR arbeider med kostnadsreducerende tiltak i forbindelse med elektrifisering av Trønderbanen. Foreløpig legges det her til grunn at arbeidet starter senest i 2019.

Videre prioriteres trafiksikkerhetstiltak med vekt på kryssutbedring, bygging av

midtrekkverk og tiltak mot utforkjøring. I tillegg prioriteres tilrettelegging for gående og syklende inkludert midler til oppfølging av Bypakke Bodø.

Innenfor rammen til fornying prioriteres midler til utbedringsstrekningen E6 Grong – Nordland grense, delfinansiering av prosjektet E6 Helgeland sør og utbedring av tunneler.

Avinor sin gjennomføring av flytting av Bodø lufthavn, kan gjøre det nødvendig for Statens vegvesen å prioritere midlertidig omlegging av hovedadkomsten til flyplassen (arm av rv 80) i første periode. Det er ikke avsatt midler til dette i perioden 2018–2023, og må løses i kommende budsjettprosesser hvis det blir nødvendig.

Innenfor skredsikring (post 31) legges det opp til å gjennomføre mindre tiltak på E6 i Nordland.

### *Perioden 2024–2029*

I siste seksårsperiode settes det av midler til å gjennomføre prosjektet E6 Selli – Asp i 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 Trøndelag settes det av statlige midler til forberedende arbeider og eventuell 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 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**

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		sum	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen
		18-23	24-29																						
E6 Helgeland sør - vegutviklingskontrakten	x			518	518	837	52	889	8	8	7									837	52			837	52
- store prosjekt av vegutviklingskontrakten	x			1 598	1 598	1 562	152	1 714	42	550	540		310		112					1 562	152			1 562	152
E6 Helgeland sør, strekningen Kappskarmo - Brattåsen - Lien	(x)																								
E6 Helgeland nord - vegutviklingskontrakten	x			523	523	506	32	538	61	100	74									506	32			506	32
E6 Helgeland nord, strekningen Krokstrand sentrum - Bolna	x			459	459	294	294	294												294				294	
Rv.80 Hunstadsmoen - Thallekryssset	x	357		357	622	351	613	964	70	160	193									351	613			351	613
E6 Åsen - Steinkjer (start)				724	724	612	612	11 700												612				612	
E6 Selli - Asp				1 020	1 020	1 020		610												1 020				1 020	
E6 Sorrelva - Borkarmo				194	194	3 600		3 600												3 600				3 600	
E14 Stjørdal - Meråker (start)				306	306	310		310												310				310	
Rv.80 Sandvika - Sageva				2 997	3 315	6 312	1 393	14 996	931	310	267		310		112					3 256	1 143			2 830	610
<b>Sum</b>																									

Post 31 Sredsikring riksveger	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		sum	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen
		18-23	24-29																						
E6 Langnesberga				377	377	380		380																380	
Mindre skredsikrings tiltak																									
E6 Agflaget				377	377	8		8												8				8	
<b>Sum</b>																									

Utbredings tiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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 Grennebakken (V/U)	U	Trøndelag			130,0	-	80,0	-	10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	130,0	-	
E6 Skogn (Tuvbekken)	A	Trøndelag			12,5	-	12,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,5	-	
E6 Fossland, flomsikring	A	Trøndelag			14,0	-	14,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,0	-	
E6 Grong - Nordland gr. utbedringsstrekning	U	Trøndelag			360,0	-	5,0	-	35,0	-	170,0	-	150,0	-	60,0	-	-	-	-	-	360,0	-	
E6 Mo i Rana - Fauske, modulvognog	A	Nordland			60,0	-	-	-	-	-	-	-	60,0	-	-	-	-	-	-	-	60,0	-	
Rv 80 Fauske - Bode, modulvognog	A	Nordland			30,0	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	
E6 Helgeland sør, vegutviklingskontrakt (V/U)	U	Nordland	x		287,0	-	100,0	-	50,0	-	52,0	-	222,0	-	-	-	-	-	-	-	287,0	-	
<b>Sum</b>					783,5	-	114,0	-	85,0	-	10,0	-	240,0	-	783,5	-	-	-	-	-	783,5	-	

Tilrettelegging for gående og syklende	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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 - Hegranø	G	Trøndelag			100,0	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	94,0	-	64,0	-	-	-	94,0	-	
E6 Spørbu - Mære, skoleveg	G	Trøndelag			17,0	-	7,0	-	-	-	-	-	-	-	17,0	-	-	-	-	-	17,0	-	
E6 Kvam - Chikan, skoleveg	G	Trøndelag			26,0	-	20,0	-	-	-	-	-	-	-	26,0	-	-	-	-	-	26,0	-	
E6 Trones - Liffåsen, skoleveg	G	Trøndelag			6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-	-	-	6,0	-	
E6 Malvik, tiltak etter GS-inspeksjon	I	Trøndelag			10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-	-	-	10,0	-	
Rv 80 Hunstadsmeret, GS-veg undergang	O	Nordland	x		47,5	-	47,5	-	1,0	-	4,0	-	1,0	-	47,5	-	1,0	-	-	-	47,5	-	
Tiltak etter GS-inspeksjoner	I	Nordland			6,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	6,0	-	-	-	-	-	6,0	-	
Oppfølging av sykkelby	O	Nordland			1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-	-	-	1,5	-	
Rv 80 Stranda - Klungset, restfinansiering	O	Nordland	x		218,0	-	33,5	-	48,5	-	5,0	-	33,0	-	212,0	-	65,0	-	-	-	212,0	-	
<b>Sum</b>					218,0	-	33,5	-	48,5	-	5,0	-	33,0	-	212,0	-	65,0	-	-	-	212,0	-	

Traffikkikkerhetstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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 Vinternyr	U	Trøndelag			21,3	-	21,3	-	-	-	-	-	-	-	21,3	-	-	-	-	-	21,3	-	
E6 Vassmatka - Romplan	M	Trøndelag	x		80,5	-	70,0	-	10,5	-	-	-	-	-	80,5	-	-	-	-	-	80,5	-	
E6 Maaekrysset, ombygging, f.m., Trønderbanen	X	Trøndelag			122,0	-	5,0	-	46,0	-	57,0	-	14,0	-	20,0	-	-	-	-	-	122,0	-	
E6 Mulella, eksplønsensanering	A	Trøndelag			19,0	-	19,0	-	-	-	-	-	-	-	19,0	-	-	-	-	-	19,0	-	
Rv 12 Vikalæira rundkjøring, refusjon	X	Nordland	x		9,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,0	-	-	-	-	-	9,0	-	
Tiltak etter TS-inspeksjoner/UAG rute 7	I	Nordland			17,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17,0	-	-	-	-	-	17,0	-	
E6/rv 80 Rognan - Bode, tiltak mot utforkjøringssulykker	U	Nordland			42,0	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	42,0	-	20,0	-	-	-	42,0	-	
<b>Sum</b>					310,8	-	115,3	-	56,5	-	69,0	-	19,0	-	26,0	-	25,0	-	-	-	310,8	-	

Miljøtiltak		Tiltakskategori		Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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 støv 7a	S	3,0	-	Trendelag		3,0	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-
E6 Langneset, Mo i Rana, støvutredning	S	1,0	-	Nordland		1,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-
E6 Mosjøen, støvskjerming	S	4,0	-	Nordland		4,0	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	-	-	-	-	4,0	-	-	-
E6 Saltjelvegen, kulturminnetiltak	K	1,0	-	Nordland		1,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-
Rv80 Bodø/E6 Fauske, støvskjerming	S	4,0	-	Nordland		4,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-
Vannforvaltning	V	2,0	-	Nordland		2,0	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-
<b>Sum</b>		15,0	-			15,0	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming		Tiltakskategori		Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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	9,0	-	Nordland		9,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,0	-	-	-
Rv80 Bodø jernbanestasjon, kollektivtilt	F	11,5	-	Nordland	x	11,5	-	11,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,5	-	-	-
Rv80 Bypakke Bodø, samlet rest kollektivtiltak	A	19,9	4,7	Nordland	x	19,9	4,7	19,9	4,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,9	4,7	-	-
<b>Sum</b>		40,4	4,7			40,4	4,7	11,5	4,7	-	-	28,9	4,7	-	-	-	-	-	-	40,4	4,7	-	-

Serviceiltak		Tiltakskategori		Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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 Døgnhvileplass Sniøsa	D	10,0	-	Trendelag		10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-
E6/E12 Døgnhvileplass Mo i Rana	D	6,0	-	Nordland		6,0	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-
E6/rv 77 Døgnhvileplass Storjord/Saitdal turiststeder	D	16,5	-	Nordland		16,5	-	-	-	-	-	7,5	-	9,0	-	-	-	-	-	16,5	-	-	-
Oppgradering hovedstasjonsplasser rute 7, toaletter	R	10,0	-	Nordland		10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-	10,0	-	-	-
<b>Sum</b>		42,5	-			42,5	-	-	-	-	-	7,5	-	15,0	-	5,0	-	-	-	42,5	-	-	-

Fornyng	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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 Hjelreland sør, vegutviklingskontrakt	V	Nordland	x	992,0	-	160,0	-	350,0	-	360,0	-	122,0	-	-	-	992,0	-	-	-	-	-		
E6 Grong - Nordland gr.	V	Trøndelag		90,0	-	-	-	10,1	-	20,2	-	24,8	-	-	-	90,0	-	-	-	-	-		
Tunnelbedingsprogramet, Region nord	T			246,0	-	195,0	-	51,0	-	-	-	-	-	-	246,0	-	-	-	-	-			
<b>Sum</b>				<b>1 328,0</b>		<b>355,0</b>		<b>401,0</b>		<b>370,1</b>		<b>142,2</b>		<b>24,8</b>		<b>1 328,0</b>							

Planlegging	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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 og Stjørdal	P	Trøndelag	x	20,0	40,0	-	-	-	-	20,0	20,0	10,0	20,0	10,0	-	20,0	-	20,0	40,0	-	-		
Planlegging rute 7	P	Trøndelag		72,5	-	10,0	-	10,0	-	15,0	-	15,0	-	7,0	-	72,5	-	72,5	-	-	-		
Planlegging rute 7	P	Nordland	x	118,8	-	36,8	-	21,2	-	14,6	-	3,7	-	12,5	-	118,8	-	118,8	-	-	-		
<b>Sum</b>				<b>211,3</b>	<b>40,0</b>	<b>46,8</b>		<b>31,2</b>		<b>29,6</b>	<b>20,0</b>	<b>28,7</b>	<b>20,0</b>	<b>29,5</b>		<b>211,3</b>		<b>211,3</b>	<b>40,0</b>				

Grunnerverv	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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 7	G	Trøndelag		5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	5,0	-	-	-		
Grunnerverv rute 7	G	Nordland		13,0	-	-	-	3,0	-	3,0	-	2,0	-	2,0	-	13,0	-	13,0	-	-	-		
<b>Sum</b>				<b>18,0</b>				<b>3,0</b>		<b>3,0</b>		<b>2,0</b>		<b>2,0</b>		<b>18,0</b>		<b>18,0</b>					

Vedlikehold av riksveger	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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
				Mill. 2018-kr																			
E6 Tunnel elektro	T	Trøndelag		4,00	-	-	-	4,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
E6 Tunnel stabilitet-, vann- og frostsikring	T	Trøndelag		13,00	-	-	-	13,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
E6 Vegvis	M	Trøndelag		19,00	-	-	-	12,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
E6 Rekkverk	M	Trøndelag		12,00	-	-	-	-	-	7,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
E6 Skilt	M	Trøndelag		7,00	-	-	-	-	-	7,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
E6 Murer	B	Trøndelag		3,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
E6 Langset- Seta, forsterkingsfyllak dekke	V	Nordland		18,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Tiltak bru knyttet til trafiksikkerhet, herunder rekkeveksutbedring	B	Nordland		15,00	-	-	-	-	-	5,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Sum</b>				91,00	-	-	-	29,00	-	19,00	-	-	10,00	-	5,00	-	18,00	-	15,00	-	-	-	
					-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	91,00	-	-	-	



## 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 Gullesfjordbotn – 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 på rute 8a (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>2 789</b>	<b>812</b>
<b>Programområdetiltak</b>	<b>1 280</b>	<b>8</b>
- Utbedringstiltak	658	8
- Tilrettelegging for gående og syklende	198	
- Trafikksikkerhetstiltak	297	
- Miljøtiltak	36	
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	65	
- Servicetiltak	26	
<b>Fornyning</b>	<b>979</b>	
<b>Planlegging</b>	<b>224</b>	
<b>Grunnerverv</b>	<b>47</b>	
Post 30 Riksveginvesteringer	5 319	820
Post 31 Skredsikring riksveg	8	0

#### 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, startet 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 – Gullsfjordbotn – Langvassbukta 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, grunnverv og byggherrekostnader med mer finansieres over post 30. Prioriteringen av prosjektet er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

Innenfor rammen til programområdetiltak prioriteres utbedringstiltak med vekt på oppgradering av ferjekaier, midler til oppfølging av Vegpakke Harstad og rehabilitering av bruer. Videre prioriteres trafikksikkerhetstiltak med vekt på oppfølging av Vegpakke Harstad og tiltak mot utforkjøring. I tillegg prioriteres tilrettelegging for gående og syklende. Innenfor rammen til fornying prioriteres i hovedsak utbedring av tunneler.

Bane NOR planlegger utbedringer i Narvik i perioden. Statens vegvesen er i dialog med Bane NOR for å avklare om enkelte vegtiltak som er planlagt på E6 gjennom Narvik, men ikke prioritert i Nasjonal transportplan, bør gjennomføres samordnet med Bane NOR. Det er foreløpig ikke avsatt midler til dette i perioden 2018–2023 og må løses i kommende budsjettprosesser hvis det blir nødvendig.

#### 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

Innenfor skredsikring (post 31) legges opp til å gjennomføre mindre tiltak på E8 i Troms.

#### E6 Megården – Mørsvikbotn

Dagens veg er på 53 km og har 16 tunneler. Tunnelene og mellomliggende strekninger tilfredsstillende ikke dagens krav til sikkerhet og framkommelighet. Tunnelene på strekningen tilfredsstillende ikke kravene i tunnelsikkerhetsforskriften og er i tillegg så smale at det er vanskelig for tunge kjøretøyer å møtes. Prosjektet omfatter bygging av ny tofelts veg i helt ny trasé 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 KVV/KS1 for E6 Fauske – Mørsvikbotn som ble behandlet av regjeringen i desember 2015. Reguleringsplan ble vedtatt høsten 2016.

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 Gullfjordbotn blir kortet inn med om lag 30 km. I tillegg til strekningen Tjeldsund – Gullfjordbotn – Langvassbukt 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, inkludert 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*	8 600 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 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 forbikjøringsfelt i ny trasé på østsiden av Ramfjorden i Tromsø kommune. Endelig valg av trasé ble avklart sommeren 2015 gjennom Kommunal- og moderniseringsdepartementets behandling av innsigelsene mot Tromsø kommunes kommunedelplan. Østre trasé legges etter dette til grunn. Arbeidet med reguleringsplan pågår, og det er fortsatt

knyttet stor usikkerhet til kostnadsoverslaget. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

*Perioden 2024–2029*

I siste seksårsperiode fullføres prosjektene E6 Megården – Møsvikbotn, E8 Sørbotn – Laukslett og E10/rv 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukt.

I Nordland legges det til grunn midler til utbedring av E6 sør for Kråkmofjellet samt bygging av tunnel på E6 i Ulvsvågskaret. 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.

Avinors planer om utvidelse av terminalbygg, utvidede sikkerhetssoner og eventuell forlengelse av rullebanen på Tromsø lufthavn Langnes ligger inne i første seksårsperiode i Nasjonal transportplan. Vegprosjektet rv 862 Tverrforbindelsen ligger i siste 6-årsperiode. En samordning av disse to prosjektene vil kunne være fordelaktig, men er ikke vurdert i arbeidet med handlingsprogrammet.

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

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	stat	annen
		18-23	24-29	sum	fin	18-23	24-29	sum	18-23	24-29	sum	18-23	24-29	sum	18-23	24-29	sum	18-23	24-29	sum	18-23	24-29	sum	18-23	24-29	sum	18-23	24-29
E6 Håloglandsbuena, inkl rassikring	x	151		151		151		151	421	78	499	102	78	319									421	78			421	78
E6 Adkomst Tromsø havn, Breivika	x	133		133	46	133	46	133	138	14	152	100	14	38								138	14			138	14	
E10 Tjeldsund - Gullesfjordbotn - Langvassbukta (elski OPS-kontrakten)		306		306		306		306	530		530			50								310			220		530	
E6 Megården - Møsvikbotn		510	8 160	8 670		8 670		8 670	8 670		8 670											510			8 160		8 670	
E6 Ballangen sentrum		92		92		92		92	90		90											90			200		200	
E8 Sørbotn - Laukslett		1 326	153	1 479	765	1 480	770	2 250	1 480	770	2 250			120		280		80	320	600		1 320	720	160	50	1 480	770	
E6 Kråkmofjellet sør			204	204		200		200	200		200													200		200		
E6 Uvsvåskaret			1 275	1 275		1 280		1 280	1 280		1 280													1 280		1 280		
E10 Fiskebøl - Nappstraumen (start)			1 275	1 275		630	1 000	1 630	630	1 000	1 630													630	1 000	1 630		
Rv 862 Tverrfordelsisen			632	632	1 000	1 811	13 439	1 862	13 439	1 862	15 301	202	92	407	120	280	320	260	320	800		2 789	812	11 920	1 050	630	1 000	1 470
<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>13 439</b>	<b>1 862</b>	<b>15 301</b>	<b>202</b>	<b>92</b>	<b>407</b>	<b>120</b>	<b>280</b>	<b>320</b>	<b>260</b>	<b>320</b>	<b>800</b>	<b>1 000</b>	<b>2 789</b>	<b>812</b>	<b>11 920</b>	<b>1 050</b>	<b>630</b>	<b>1 000</b>	<b>14 709</b>

Post 31 Stredsikring riksveger	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	stat	annen
		18-23	24-29	sum	fin	18-23	24-29	sum	18-23	24-29	sum	18-23	24-29	sum	18-23	24-29	sum	18-23	24-29	sum	18-23	24-29	sum	18-23	24-29	sum	18-23	24-29
E10 Nappstraumen - Å			765	765		770		770	770		770														770		770	
Mindre skredsikringsstikk						8		8	8		8													8		8		
E8 Ramfjordklubben						778		778	778		778													8		8		
<b>Sum</b>			<b>765</b>	<b>765</b>		<b>778</b>		<b>778</b>	<b>778</b>		<b>778</b>													<b>8</b>		<b>8</b>		<b>778</b>

Ubedringsiltak	Tilrøkkategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resatbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Annenn	Stat	Annenn	Stat	Annenn	Stat	Annenn	Stat	Annenn	Stat	Annenn	Stat	Annenn	Stat	Annenn	Stat	Annenn
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	135,5	39,0	56,5	-	40,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	135,5	-	-
E10 Bjørnelli, regulertstiltak	A	Nordland		31,0	-	-	-	15,0	-	16,0	-	-	-	-	-	-	-	-	31,0	-	-
E10 Gimsøystrømen bru	B	Nordland		72,0	-	-	-	27,0	-	15,0	-	-	-	-	-	-	-	-	72,0	-	-
E10 Tjeldsundbrua, forsterkning	B	Troms		16,0	-	-	-	16,0	-	16,0	-	-	-	-	-	-	-	-	16,0	-	-
E6 Kjøringsstrømen bru	B	Nordland		27,0	-	-	-	27,0	-	27,0	-	-	-	-	-	-	-	-	27,0	-	-
E6 Bognes/E6 Skarberget/rv 827 Drag/rv 827	F	Nordland		377,0	-	-	-	200,0	-	274,0	-	-	-	-	-	-	-	-	377,0	-	-
Kjøpsvik, tilrettelegging for løvutlipp, feirkealer				658,5	7,9	6,6	56,5	1,3	40,0	40,0	-	274,0	-	219,0	-	30,0	-	658,5	7,9	-	-
<b>Sum</b>																					

Tilrettelegging for gående og syklende	Tilrøkkategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resatbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Annenn	Stat	Annenn	Stat	Annenn	Stat	Annenn	Stat	Annenn	Stat	Annenn	Stat	Annenn	Stat	Annenn	Stat	Annenn
Rv 83 Vegpakke Harstad, Kanebogen - Byskillet - Hagabyvegen og avlastningstunnel	A	Troms	x	85,9	10,0	25,9	-	50,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	85,9	-	-
Tiltak etter GS-inspeksjoner	I	Nordland/ Troms		4,0	-	-	-	1,0	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	-
Rv 827 Dregearmen GS-veg	C	Nordland		22,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22,0	-	-
Rv 83 Vegpakke Harstad (merfinansiering), Kanebogen - Byskillet - Hagabyvegen og avlastningstunnel	A	Troms		80,0	-	-	-	33,0	-	27,0	-	-	-	20,0	-	-	-	-	80,0	-	-
Oppfølging av sykkelby	O	Troms		6,0	-	-	-	2,0	-	4,0	-	-	-	2,0	-	-	-	-	6,0	-	-
<b>Sum</b>				197,9	10,0	25,9	-	51,0	-	32,0	-	32,0	-	36,0	-	43,0	-	197,9	-	-	-

Trafikksikkerhetstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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 Leknessleitta, tilskudd ny rundkjøring	X	Nordland	x		5,0	-	-	-	-	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-		
Rv83 Vegpakke Harstad, Kanehagen - Byskillet - Hagabyvegen og avastningstunnel	A	Troms	x		142,6	-	28,6	-	50,0	-	-	-	-	-	-	-	-	142,6	-	-			
E6 Nanvik sentrum, TS-tiltak	X	Nordland			10,0	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-			
Tiltak etter TS-inspeksjoner/UA/G rute 8a	T	Nordland/Troms			18,0	-	1,0	-	4,0	-	4,0	-	5,0	-	4,0	-	4,0	18,0	-	-			
E6 Øybjord, kontrollstasjon	A	Nordland			6,0	-	-	-	6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-			
E10 Bjørnelli, tiltak mot utforkjøringssulykker	U	Nordland			45,0	-	-	-	-	-	-	-	-	25,0	-	-	-	45,0	-	-			
E6 Fossbakken - Setermoen, tiltak mot utforkjøringssulykker	U	Troms			20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-	20,0	-	-			
E6 Skilham sør - Ulevéskaret, tiltak etter sikkerhetsrangering	A	Nordland			37,0	-	-	-	-	-	-	-	-	12,0	-	-	-	37,0	-	-			
E6 Heggelia sentrum, ny rundkjøring	X	Troms	x		13,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,0	-	-			
<b>Sum</b>					286,6	-	29,6	-	65,0	-	65,0	-	5,0	-	61,0	-	72,0	286,6	-	-			

Miljøtiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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
Rv83 Vegpakke Harstad, Kanehagen - Byskillet - Hagabyvegen og avastningstunnel	A	Troms	x		19,4	-	19,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,4	-	-			
E10 Buxnessfjordindre og Fygelvsjøen, vannforskrift	V	Nordland			0,5	-	-	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-	-			
E6 Nanvik sentrum, kartlegging luftkvalitet	A	Nordland			1,5	-	-	-	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-			
E10 Ulvikelva, tiltak etter vannforskriften	V	Nordland			1,0	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	1,0	-	-			
E6 Markedsvegen og Kalvehakken bru, kulturminnetiltak	K	Troms			2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	2,0	-	-			
Rv83 Harstad, fasedeltiltak mot støy	S	Troms			10,0	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-			
Vannforvaltning	V	Nordland			2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-			
<b>Sum</b>					36,4	-	19,4	-	3,0	-	3,0	-	10,0	-	-	4,0	-	36,4	-	-			



Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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/E6 Bjerkvik, kollektivknutepunkt	K	Nordland		24,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	8,0	-	18,0	-	6,0	-		
E6 Rustadhegga, lokalt kollektivknutepunkt og nytt kryss	K	Troms		30,0	-	-	-	-	-	-	-	-	15,0	-	15,0	-	30,0	-	-	-	-		
Rv.83 Vegpakke Harsrad, Kanabogen - Byskillet - Hegabyvegen og avfasnings-tunnel	A	Troms	x	16,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,8	-	-	-	-		
<b>Sum</b>				70,8	-	-	-	-	-	-	-	-	25,0	-	23,0	-	64,8	-	6,0	-	-		

Serviceiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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 Døgnhvileplass Narvik	D	Nordland		5,0	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-	-	-	5,0	-	-	-		
E6 Heia, rasteplass	R	Troms		4,0	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	-	-	-	-	4,0	-	-	-		
Oppgradering hovedrasteplasser rute 8a, toaletter E6 Tysfordsbandene (Ulvsvåg og Sætran), variable skilt (ITS)	R	Nordland/Troms		10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	5,0	-	10,0	-	-	-		
E8 Døgnhvileplass Tromsø	D	Troms		1,5	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-		
<b>Sum</b>				25,5	-	-	-	-	-	-	-	15,5	-	5,0	-	5,0	-	25,5	-	-	-		

Fornyng	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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 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	-	-	-		
Tunnelbedringsprogrammet, Region nord	T			1.165,0	-	135,0	-	223,0	-	203,0	-	152,0	-	52,0	-	81,0	-	846,0	-	319,0	-		
<b>Sum</b>				1.298,0	-	135,0	-	223,0	-	203,0	-	152,0	-	127,0	-	139,0	-	979,0	-	319,0	-		

Planlegging		Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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 8a		P	Nordland/ Troms			62,7	-	19,2	-	26,0	-	43,6	-	30,0	-	42,0	-	223,5	-	-		
<b>Sum</b>						62,7	-	19,2	-	26,0	-	43,6	-	30,0	-	42,0	-	223,5	-	-		

Grunnerverv		Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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 8a		G	Nordland/ Troms			25,0	-	5,0	-	5,0	-	3,0	-	4,0	-	5,0	-	47,0	-	-		
<b>Sum</b>						25,0	-	5,0	-	5,0	-	3,0	-	4,0	-	5,0	-	47,0	-	-		

Vedlikehold av riksveger		Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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, forsterkingsiltak dekke		V	Troms			-	-	-	-	-	-	30,5	-	-	-	-	-	30,5	-	-		
E6 Kvesmenes - Elnes, forsterkingsiltak dekke		V	Troms			-	-	-	-	-	-	-	9,0	-	-	-	-	9,0	-	-		
E6 Bukkemyra - Føsbakken, forsterkingsiltak dekke		V	Troms			-	-	-	-	-	-	-	-	11,0	-	-	-	11,0	-	-		
Tiltak bru knyttet til trafiksikkerhet, herunder rekkevidsbedring		B	Nordland/ Troms			-	-	-	5,0	-	5,0	-	10,0	-	10,0	-	-	30,0	-	-		
E6 Sørstraumen bru		B	Nordland			-	-	-	20,0	-	20,0	-	20,0	-	20,0	-	-	20,0	-	-		
Tunnelbedringsprogrammet, Region nord		T				51,0	-	103,0	-	102,0	-	127,0	-	51,0	-	51,0	-	460,0	-	-		
<b>Sum</b>						51,0	-	103,0	-	127,0	-	137,5	-	70,0	-	72,0	-	560,5	-	-		

## 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 på rute 8b (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
<b>Store prosjekter</b>	<b>1 574</b>	
<b>Programområdetiltak</b>	<b>964</b>	<b>316</b>
- Utbedringstiltak	645	300
- Tilrettelegging for gående og syklende	16	
- Trafikksikkerhetstiltak	244	16
- Miljøtiltak	16	
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	18	
- Servicetiltak	25	
<b>Fornyng</b>	<b>964</b>	
<b>Planlegging</b>	<b>105</b>	
<b>Grunnerverv</b>	<b>36</b>	
Post 30 Riksveginvesteringer	3 643	316
Post 31 Skredsikring riksveg	1 152	0
Post 37 E6 vest for Alta	149	0

## 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. 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 (post 37). 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 eventuell

anleggsstart på prosjektet E69 Skarvberg tunnelen i Finnmark i 2018. I første seksårsperiode prioriteres også statlige midler til gjennomføring av prosjektet E6 Kvænangsfjellet i Troms.

Innenfor rammen til programområdetiltak prioriteres utbedringstiltak med midler til utbedringsstrekningen rv 94 Skaidi – Hammerfest. Videre prioriteres trafikk-sikkerhetstiltak med vekt på tiltak mot utforkjøring og kryssutbedring.

Innenfor rammen til fornyng prioriteres utbedring av tunneler og bruer.

Innenfor skredsikring (post 31) fullføres prosjektet E6 Indre Nordnes – Skardalen som ventes åpnet for trafikk mot slutten av 2018. Prosjektet, som omfatter bygging av en lang tunnel gjennom Nordnesfjellet i Kåfjord kommune, vil korte inn E6 i Troms med om lag 8 km. I tillegg legges det opp til å gjennomføre mindre tiltak på E6 i Troms og rv 94 i Finnmark.

E6 Kvæangsfjellet

Kvæangsfjellet er en værutsatt høyfjells- overgang. Dette fører til hyppige stengninger, kolonnekjøringer og framkommelighetsproblemer. Det er ikke omkjøringsmuligheter innenlands når veien er stengt. Nærmeste omkjøring er via Finland. Prosjektet omfatter bygging av om lag 8,3 km ny veg i Nordreisa og Kvæningen 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 Skarvberg tunnelen

Dagens tunnel under Skarvberget har dårlig standard. Den er smal, lav og tilfredsstillende ikke kravene i tunnel- sikkerhetsforskriften. 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

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	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen
		18-23	24-29	sum	fin	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum
E6 Senkjøsfjellet	x	103		103		86		86												86				86	
E6 Tana bru	x	308		308		303		135	140			28								303				303	
E105 Elvenes - Hesseng	x	67		67		65		65												65				65	
E6 Kvanangs-fjellet	x	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														800		800	
E6 Olderdalen - Langslett (start)			255	255		1 020		1 020														200		200	
Rv.94 Hammerfest sentrum			510	510		561		510				118		380		400						510		560	
<b>Sum</b>		<b>1 600</b>	<b>1 581</b>	<b>3 181</b>	<b>561</b>	<b>4 433</b>		<b>286</b>	<b>140</b>			<b>118</b>		<b>380</b>		<b>400</b>		<b>250</b>		<b>1 574</b>		<b>1 510</b>		<b>3 084</b>	

Post 31 Sredsikring riksveger	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	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen
		18-23	24-29	sum	fin	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum
E6 Indre Nordnes - Skardalen	x	505		505		368		240	128											368				368	
E69 Skarvbergtumelen	(x)	780		780		775		70	270		250		160		25					775				775	
E6 Grashes			510	510		510		510														510		510	
E6 Kvanangs-fjellet sør			510	510		510		510														510		510	
Rv.93 Kløfta (start)			214	214		990		990														210		210	
Mindre sredsikringstiltak																									
E6 Mandstakklubben						5		5										5						5	
Rv.94 Fuglesveien						4		4										4						4	
<b>Sum</b>		<b>1 285</b>	<b>1 234</b>	<b>2 519</b>		<b>3 162</b>		<b>310</b>	<b>398</b>		<b>250</b>		<b>160</b>		<b>25</b>		<b>9</b>		<b>1 152</b>		<b>1 230</b>		<b>2 382</b>		

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		stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen
		18-23	24-29	sum	fin	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum	sum
E6 Storsandnes - Langnesbuk	x	144		144		133		119	14											133				133	
E6 Halseiv - Mallnes	x	61		61		16		16												16				16	
<b>Sum</b>		<b>205</b>		<b>205</b>		<b>149</b>		<b>135</b>	<b>14</b>											<b>149</b>				<b>149</b>	

**Mill. 2018-kr**

Utbedrings tiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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 Skibota - Alta, modulvegnetog	A	Finnmark	x	97,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50,0	-	47,0	-	97,0	-	-	-
Rv 94 A Kkearford - Jansvannet, utbedringsstrøking	U	Finnmark		450,0	350,0	-	-	-	-	50,0	100,0	150,0	150,0	135,0	100,0	195,0	-	430,0	300,0	20,0	50,0
Rv 94 Katsundbrua	B	Finnmark		49,0	-	-	-	-	-	-	-	18,0	18,0	12,0	-	19,0	-	49,0	-	-	-
Rv 94 Skaidi - Hamnerfest, parsell Skaidi - Arisberg, restfinansiering	V	Finnmark	x	69,0	-	66,3	-	2,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69,0	-	-	-
<b>Sum</b>				<b>665,0</b>	<b>350,0</b>	<b>66,3</b>	<b>-</b>	<b>2,7</b>	<b>-</b>	<b>50,0</b>	<b>118,0</b>	<b>150,0</b>	<b>150,0</b>	<b>197,0</b>	<b>100,0</b>	<b>261,0</b>	<b>-</b>	<b>645,0</b>	<b>300,0</b>	<b>20,0</b>	<b>50,0</b>

**Mill. 2018-kr**

Tilrettelegging for gående og syklende	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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 92 Heardelva - Samisk helsepark GS-veg	C	Finnmark		6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	6,0	-	-	-
Tiltak etter GS-inspeksjoner	J	Finnmark		4,0	-	-	-	-	-	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	-	1,0	-	4,0	-	-	-
Opplegging av Sykkelby rute 5b	O	Finnmark		6,0	-	-	-	-	-	4,0	4,0	4,0	4,0	2,0	-	2,0	-	6,0	-	-	-
<b>Sum</b>				<b>16,0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>5,0</b>	<b>5,0</b>	<b>5,0</b>	<b>5,0</b>	<b>3,0</b>	<b>-</b>	<b>7,0</b>	<b>-</b>	<b>16,0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

**Mill. 2018-kr**

Trafikkakerhetstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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 94 Storsvingen, refusjon	A	Finnmark	x	13,2	-	-	-	-	-	13,2	-	-	-	-	-	-	-	13,2	-	-	-
Rv 93 Salkobekken - øvre Alta, sluttfinansiering	R	Finnmark	x	43,2	-	30,2	-	-	-	13,0	-	-	-	-	-	-	-	43,2	-	-	-
E6 Krikekes 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	4,0	5,0	5,0	4,0	-	4,0	-	18,0	-	-	-
E6 x E105 Hesseng kontrollstasjon	A	Finnmark		15,0	16,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,0	15,0	-	15,0	16,0	-	-
E69 Skarbergtunnelen - Norekapp, tiltak mot utforkjøringssjykker	U	Finnmark		44,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	44,0	-	-	-
E6 Fossen- Skaidi, Repparfjordalen, tiltak mot utforkjøringssjykker	U	Finnmark		50,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50,0	-	50,0	-	-	-
E6 Lakselv sentrum, TS-tiltak	A	Finnmark		10,0	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-
<b>Sum</b>				<b>244,4</b>	<b>16,0</b>	<b>30,2</b>	<b>-</b>	<b>1,0</b>	<b>-</b>	<b>30,2</b>	<b>-</b>	<b>50,0</b>	<b>-</b>	<b>20,0</b>	<b>16,0</b>	<b>113,0</b>	<b>-</b>	<b>244,4</b>	<b>16,0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>



Miljøtiltak		Kostnadsoverslag/ resbehov		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
	Bundet																		
	Fylke																		
	Tilskatskategori																		
E6 m.fl. Kulturminnetiltak Finnmark	K Finnmark	11.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.0	-	-	-	2.0	-	9.0	-
E6 Kikkens, fasadetiltak etter støy/kanlegging 2017	S Finnmark	9.0	-	-	-	-	-	-	-	-	9.0	-	-	-	-	9.0	-	-	-
E6/E69/E75, tiltak etter vannledetiltak	V Finnmark	4.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.5	-	-	-	4.5	-	-	-
<b>Sum</b>		24.5	-	-	-	-	-	-	-	-	9.0	6.5	-	-	15.5	-	9.0	-	-

Miljøtiltak		Kostnadsoverslag/ resbehov		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
	Bundet																		
	Fylke																		
	Tilskatskategori																		
Kollektivtrafiktiltak og universell utforming																			
E6/E69 Olderford, regionalt kollektivnutepunkt	K Finnmark	14.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.0	-	7.0	-	-	-
E6 x E75 Varangerban, kollektivnutepunkt	K Finnmark	10.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.5	-	10.5	-	-	-
<b>Sum</b>		24.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17.5	-	17.5	-	-	-

Miljøtiltak		Kostnadsoverslag/ resbehov		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
	Bundet																		
	Fylke																		
	Tilskatskategori																		
Serviceiltak																			
E6 Døgnhvileplass Storslett, restfinansiering	D Troms	0.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.5	-	-	-
E6 Døgnhvileplass Bukta, Alla	D Finnmark	5.0	-	-	-	-	-	-	-	5.0	-	-	-	-	5.0	-	-	-	-
E6 Døgnhvileplass Lakseelv	D Finnmark	5.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.0	-	5.0	-	-	-
Oppgradering hovedstasjoner, toaletter	R Finnmark	10.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.0	-	5.0	-	10.0	-	-	-
Rv94 Døgnhvileplass Hammerfest	D Finnmark	5.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.0	-	5.0	-	-	-
<b>Sum</b>		25.5	-	-	-	-	-	-	-	5.0	-	5.0	-	15.0	-	25.5	-	-	-

Miljøtiltak		Kostnadsoverslag/ resbehov		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
	Bundet																		
	Fylke																		
	Tilskatskategori																		
Fornyng																			
E6 Vuolmmášjohka bru	B Finnmark	81.0	-	-	-	-	-	27.0	-	54.0	-	-	-	-	-	81.0	-	-	-
E6 Hatteløy bru	B Finnmark	34.0	-	-	-	-	-	-	-	34.0	-	-	-	-	-	34.0	-	-	-
E6 Storslett bru (Nordtessa 1 og 2)	B Troms	105.0	-	-	-	-	-	175.0	-	3.0	-	23.0	-	79.0	-	105.0	-	-	-
Tunnelutbedingsprogrammet, Region nord	T	744.0	-	-	-	-	-	202.0	-	132.0	-	164.0	-	87.0	-	744.0	-	-	-
<b>Sum</b>		964.0	-	-	-	-	-	487.0	-	223.0	-	187.0	-	166.0	-	964.0	-	-	-

Planlegging	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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
				104,8		20,5		22,1		13,4		8,8		13,4		16,0		24,0		104,8		-	
Planlegging rute 8b	P	Troms/Finmark																					
<b>Sum</b>																							

Grunnerverv	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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
				36,0		23,0		3,0		3,0		3,0		2,0		2,0		3,0		36,0		0,0	
Grunnerverv rute 8b	G	Troms/Finmark																					
<b>Sum</b>																							

Vedlikehold av riksveger	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ resbehov		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
				478,5		-		-		-		102,0		107,0		188,0		71,5		478,5		-	
E6 Leirbotvatn- Aisaraolvi, Del 1 forsterkingsstiltak dekke	V	Finmark																					
E6 Leirbotvatn- Aisaraolvi, Del 2 forsterkingsstiltak dekke	V	Finmark																					
E6 Klubbnes - Oksfjordhamn, forsterkingsstiltak dekke	V	Troms																					
Tiltak bru knyttet til trafikkikkerhet, herunder rekkeviddeprogrammet	B	Troms/Finmark																					
Tunnellbedingsprogrammet, Region nord	T																						
<b>Sum</b>																							

# Vedlegg 1- Oversikt over potensielle riksvegtiltak i byvekstavtalene

Nedenfor er en oversikt over kollektiv- og gang- /sykkeltiltak på riksveg som kan være aktuelle i framtidige byvekstavtaler. Den reelle prioriteringen av tiltak vil skje gjennom forhandlinger i hvert enkelt byområde. Ikke alle tiltakene vil bli gjennomført.

## 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

## 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 – Niteiva 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 Ryenkryset-Simensbråtteveien	Oslo			46
E18 Sykkeltiltak Herregårdskryset	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 Universitetskryset	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	Fylkes- kommune	Bundne	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 framkommelighetstiltak/flaskehals 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 prioriteringsystem 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	Fylkeskommune	Bundne	Planstatus	Kostnads- overslag/rest behov (mill. kr)
Bergen sentrum mot vest – Gyldenpriskrysset og Carl Konowgate – 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 delstreking 5 og 6)	Hordaland		KVU	140
Sykkelveg Indre Arna – Garnes (må sees i sammenheng med trafiksikkerhet, og med E16 Bergen – Voss) (Alternativ til gangveg for E16 Arnanipatunnelen)	Hordaland		KVU	509
E39 Fjøsangervegen/Solheimsgaten, kryssing	Hordaland		KVU	150
Arna stasjon – Bommene (Alternativ til gangveg for E16 Arnanipatunnelen)	Hordaland		KVU	48
<b>Sykkelekspressveg Bergen S – Rådal</b>				
E39 Sykkelveg Minde allé – Fabrikkgaten (Mrk: del av delparsell 5. Kostnad og verknad inkludert i delparsell 5)	Hordaland		RPL	81
<b>Sykkelekspressveg Bergen S – Åsane</b>				
E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum delstreking 2 Nesttun–Skjold (Rådal–Nesttun) (Gamle Osbanen)	Hordaland		KVU	187
E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum delstreking 5 Fjøsanger – Bergen sentrum (Gamle Vossebanen langs bybanen) Prosjektet er eit fellesprosjekt med Bybanen til Fyllingsdalen.	Hordaland		RPL	262
E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum delstreking 3 Nesttun–Fjøsanger (Gamle Vossebanen)	Hordaland		KVU	306
E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum delstreking 1 Skeie – Rådal	Hordaland		KVU	125
E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum delstreking 4 sammenkobling i Fjøsangerkrysset (Gamle Vossebanen) (må sees i sammenheng med kollektivtiltak på Fjøsanger)	Hordaland		KVU	270
<b>Sykkelekspressveg Bergen S – Åsane</b>				
E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum (del av delstreking 6) Glass Knag – NHH (må sees i sammenheng med kollektivtiltak)	Hordaland		KVU	363
E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum delstreking 7 NHH – Eidsvåg	Hordaland		KVU	299
E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum delstreking 8 Eidsvåg – Vågsbotn	Hordaland		KVU	284
Rv. 555 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. 100 m	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 Fjøsangerløkket for nordgående busser. Rampe opp på Fjøsangerløkket (225 m) og rampe ned fra Fjøsangerløkket (40 m) begge tiltak retning sentrum	Hordaland		KVU	20
Rådalsskiftet. Etablere separering mellom sambruksfeltet og ordinært felt, sør for rundkjøring i retning Bergen sentrum. 300 m (i alt en retning)	Hordaland		KVU	
Haukåsvegen – Haukåsskogen. Nytt kollektivfelt 1100 m (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. 650 m (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		Fylkes- kommune	Bundne	Planstatus	Kostnads- overslag/rest behov (mill. kr)
E6 Heimdal – Reppe, sykkeleक्सpressveg	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 programrådetiltak	Sør-Trøndelag	X		RPL	20
<b>Sum</b>					2 825

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming		Fylkes- kommune	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	Fylkeskommune	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 Tjensvollkrysset – Stavanger, sykkeltiltak	Rogaland		KVU	27
E39 Sykkelstamvegen Stavanger-Forus/Lura – Sandnes	Rogaland		RPL	1 366
<b>Sum</b>				<b>2 437</b>

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Fylkeskommune	Bundne	Planstatus	Kostnads-overslag/rest behov (mill. kr)
Rv 509 tungbilfelt Solasplitten	Rogaland		KVU	366
E39 kollektivfelt Schancheholen–Solasplassen	Rogaland		KVU	914
<b>Sum</b>				<b>1 280</b>

## Kristiansandsregionen

Tilrettelegging for gående og syklende	Fylkeskommune	Bundne	Planstatus	Kostnads-overslag/rest behov (mill. kr)
E18 sykkelepressveg Vollevann-Oddemarka	Vest-Agder		RPL	171
E18 sykkelepressveg 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>				<b>444</b>

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Fylkeskommune	Bundne	Planstatus	Kostnads-overslag/rest behov (mill. kr)
E18 Rona, kollektivknutepunkt	Vest-Agder			214
E18 innfartsparkering med fasiliteter, Lillesand	Aust-Agder			11
Rv 41 innfartsparkering med fasiliteter, Birkenes	Aust-Agder			16
Kollektivfelt E18, Østre Ringveg-Vollevannet, østgående	Vest-Agder			22
E18 Innfartsparkering med fasiliteter, Kristiansand øst	Vest-Agder		RPL	22
Kollektivfelt E18, Varoddbrua-Rona, østgående	Vest-Agder			214
<b>Sum</b>				<b>499</b>

## Buskerudbyen

Tilrettelegging for gående og syklende	Fylkeskommune	Bundne	Planstatus	Kostnads-overslag/rest behov (mill. kr)
E1 8 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
E1 34 Steinbergveien, Øvre Eiker grense–Nordmoveien	Buskerud			15
E1 8 rv 282 Strandveien, Holmenbrua – Tomtegata 64	Buskerud			19
E1 8 rv 282 Strandveien, Tomtegata 64 – Jacob Borchs gate	Buskerud			59
Rv 282 Ny gang- og sykkelveg Strømsø	Buskerud			105
E1 34 Drammensveien, Lurdalsveien–Hencelmyra	Buskerud			24
E1 34 Semsveien, Aasveien – Jernbanekryssing	Buskerud			45
E1 34 Lurdalsveien, Konvallveien – Eikerveien	Buskerud			25
E1 34 Drammensveien, Hokksund stasjon–Støperigata	Buskerud			11
E1 34 Drammensveien, Støperigata–Losmoveien	Buskerud			41
E1 34 Myntgata, Sølvverksgata–Thornes vei	Buskerud		RPL	4
E1 34 Strandveien, Strandveien 9–Arbeider gata	Buskerud			9
E1 34 Drammensveien, Kongsberg toppen–Diseplass	Buskerud		RPL	14
E1 8 Holmestrandveien–Rundtom–Gamle Kongevei	Buskerud			10
E1 34 rv 35 Kirkealleen – Fiskebru–Kirkeveien	Buskerud		RPL	22
E1 34 Sykkelekspress Drammensveien, Ryhggata–Daleovergangen–Drammen grense	Buskerud			190
<b>Sum</b>				<b>836</b>

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming		Fylkes- kommune	Bundne	Planstatus	Kostnads- overslag/rest behov (mill. kr)
E1 34 Bangeløkka	Buskerud				3
E1 34 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
E1 34 Meheia	Buskerud				5
Rv 35 Falkbanen	Buskerud			RPL	1
<b>Sum</b>					<b>24</b>

## Nedre Glomma

Tilrettelegging for gående og syklende		Fylkes- kommune	Budne	Planstatus	Kostnads- overslag/rest behov (mill. kr)
Fv 118 Valaskjoldgate – Statsminister Kolstadstadsvei (Alternativ til E6)		Østfold			42
Rv 111 Nygårdshaugen – Holmegill		Østfold		RPL	49
Rv 110 Riksveg 110 gang- og sykkelveg Solgård–fv 407 Ørrmenveien		Østfold			57
Rv 111 Gang- og sykkelveg Bredmyra–Ise stasjon		Østfold			87
E6 Sykkelekkpressveg Grålum – Kalnes		Østfold			212
Rv 110 rundkjøring St.Croixgate – rundkjøring x Gamlebyveien		Østfold			200
Fv 118 Etablering av gang- og sykkelveg gjennom Skjeberg (alternativ til E6)		Østfold			27
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>					<b>783</b>

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming		Fylkes- kommune	Budne	Planstatus	Kostnads- overslag/rest behov (mill. kr)
Rv 111 Omlegging øst for Hafslund samt etablering av to kollektivfelt/sambruksfelt i dagens trasé		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 (alternativ til rv 111)		Østfold			40
<b>Sum</b>					<b>770</b>

## Grendland

Tilrettelegging for gående og syklende	Fylkes- kommune	Budne	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 Sykkeleक्सpressveg Herøya – Gråtenmoen	Telemark			690
Rv 36 Sykkeleक्सpressveg 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		RPL	16
<b>Sum</b>				<b>2 029</b>

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Fylkeskommune	Budne	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 – Tuftbygget	Telemark			33
Rv 36/fv 48 Kollektivfelt Hagebyvegen v. kr. – Moflata	Telemark			155
E18 Ny ekspressbussstopp 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, Grätenmoen 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)
Hovedsykkelforbindelse fastlandet til Tromsø Sundbrua	Troms		KDP	250
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

Kollektivtrafikktiltak 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



# Fotokreditering

Forside:	Arild Solberg, Statens vegvesen
Sammendrag 9:	Knut Opeide
Kap. 1, side 15:	Knut Opeide
Kap. 2, side 19:	Knut Opeide
Kap. 3, side 27:	Knut Opeide
Kap. 4, side 45:	Animasjon/illustrasjon: Baezeni
Kap. 5, side 48:	Knut Opeide
Kap. 6, side 69:	Ole-André Helgaas
Kap. 9, side 73:	Vegard Bondevik Lie
Kap. 10, side 77:	Knut Opeide
Kap. 11, side 91:	Steinar Skaar, Statens vegvesen
Kap. 12, side 95:	Knut Opeide
Kap. 13, side 105:	Knut Opeide
Kap. 14, side 109:	Anita Tveiten
Kap. 15, side 113:	Illustrasjon Gaute Larsen, Statens vegvesen
Kap. 16, side 117:	Illustrasjon Statens vegvesen, Vianor
Kap. 17, side 121:	Knut Opeide
Kap. 18, side 127:	Illustrasjon: Statens vegvesen/Norconsult







**Statens vegvesen**