

Forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023

Vedlegg

Omtaler av store prosjekter på riksveg og jernbaner
Beregninger av klimagassutslipp

Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2014-2023
Statens vegvesen Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

ntp.sekretariat@vegvesen.no
www.ntp.dep.no

Telefon 02030

Innholdsfortegnelse

Generelt om prosjektoptalene for jernbane og riksveg	2
Jernbane	3
Korridor 1 IC – Østfoldbanen	4
Korridor 3 IC – Vestfoldbanen	5
Korridor 5 Vossebanen, Ulriken tunnel	6
Korridor 6 IC – Dovrebanen	7
Korridor 7 Trønderbanen: Hell – Værnes og elektrifisering av Trønderbanen	8
Korridor 1-8 Gods: Terminalkapasitet	9
Riksveg.....	11
Korridor 1	13
Korridor 2	14
Korridor 3	17
Korridor 4	24
Korridor 5	28
Korridor 6	33
Korridor 7	37
Korridor 8	41
Klimagassbudsjett for veg- og jernbaneprosjekter i NTP 2014-2023.....	44

Generelt om prosjektomtalene for jernbane og riksveg

Prosjektene som er gitt særskilt omtale, er prosjekter med kostnad over 750 mill. kr som er foreslått utbygd eller startet opp i fireårs perioden 2014-2017 innenfor minst et av rammenivåene.

Alle kronebeløp i prosjektomtalene er oppgitt i 2011-kr for jernbane og 2012-kr for veg. Oppgitt kostnadsanslag/styringsramme har varierende grad av usikkerhet avhengig av hvor langt planleggingen av prosjektet har kommet. Usikkerhetsmarginen for kostnadsanslag/styringsramme er i størrelsesorden ± 40 prosent basert på konseptvalgutredning (KVU) eller tilsvarende utredningsnivå, i størrelsesorden ± 25 prosent basert på godkjent kommunedelplan og i størrelsesorden ± 10 prosent basert på godkjent reguleringsplan.

I de samfunnsøkonomiske beregningene for jernbaneprosjekter er det benyttet en analyseperiode på 75 år. Kostnader knyttet til reinvesteringer av anleggsdeler som har kortere levetid inngår også i beregningene. Analyseperioden for vegprosjekter er 25 år. I tråd med retningslinjer gitt av Samferdselsdepartementet er det benyttet en diskonteringsrente på 4,5 prosent.

Endringer i samfunnets transportkostnader er kun oppgitt for vegprosjekter. Godstrafikken med tog går mellom regionsentra og påvirker således ikke transportkostnadene i mellomliggende distrikter. 80 prosent av persontransporten er knyttet til Oslo og IC-området, mens resterende del er knyttet til andre regionsentra. Effekten for distriktene totalt sett er derfor marginale og ikke angitt.

Prosjektene for jernbane er omtalt som en samling tiltak som gir mulighet for et endret togtilbud, for eksempel innføring av økt frekvens for persontog på en bestemt strekning. Tiltakene kan gjennomføres ett og ett, men den ønskede endring av ruteplan kan først gjøres når samtlige tiltak er gjennomført.

For foreslåtte vegprosjekter som er omtalt i St.meld. nr 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019, er det gjort nærmere rede for kostnadsendringer som overskrider disse usikkerhetsmarginene.

Jernbane

Prosjekt Jernbaneverket



	Korridor 1 IC – Østfoldbanen	
OMTALE	Utbygging av strekningen Oslo-Ski fra 2 til 4 spor (Follobanen). Follobanen inngår som et hovedelement i IC-utbyggingen på Østfoldbanen og infrastrukturen vil senere kunne inngå i et høyhastighetskonsept.	
EFFEKT	<p>Follobanen vil legge grunnlaget for et markedsrettet og moderne togtilbud med høy frekvens og redusert reisetid mellom Oslo og Ski og videre sydover for et voksende marked i Follo og Østfold. Follobanen gir rom for minst 4 lokaltog i timen på Østfoldbanen Oslo – Ski og kjøretidsreduksjon for togene på Follobanen. Etter bygging av Follobanen vil det bli god kapasitet for godstog på Østfoldbanen mellom Oslo og Ski. I tillegg kan det etableres en godsforbindelse mellom Follobanen og Alnabru.</p> <p>Videre utvikling av Inter-City-tilbudet avhenger av at det bygges flere dobbeltsporparseller mellom Sandbukta og Halden samt vende- og hensettingsanlegg.</p> <p>Lokaltogfrekvensen mellom Oslo og Moss vil kunne dobles når Sandbukta – Såstad realiseres. For å etablere IC-tog i halvtimesfrekvens til Fredrikstad er det etter Oslo – Ski og Sandbukta – Moss – Såstad nødvendig å bygge ut Haug - Onsøy.</p>	
KOSTNAD	Oslo - Ski (Follobanen)	18100 mill. kr
	Sandbukta – Moss – Såstad	5000 mill. kr
	Haug-Onsøy	2000 mill. kr
FORUTSETNINGER I NKA	Transporttilbudet i Ny grunnrute er referanse for de samfunnsøkonomiske analysene. Nyttens av økt frekvens på lokaltog til Ski og Moss samt halvtimesfrekvens for IC-tog til Fredrikstad er beregnet samt nytte av redusert kjøretid.	
VIRKNING	Samfunnsøkonomisk netto nytte	-12 400 mill. 2011-kr
	Endring i samfunnets transportkostnader	-13 500 mill. 2011-kr
	Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	-3100 mill. 2011-kr
	Endring i antall drepte og skadde per år	-6,9 personer
	Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år	-35 900 tonn
	Endring i CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	70 1 00 tonn
	Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	25 daa
	Inngrep i dyrket jord	48 daa
PLANSTATUS	Oppstart av reguleringsplan for Follobanen ble varslet januar 2012. Det foreligger reguleringsplan for parsellen Sandbukta-Moss (under revisjon) og kommunedelplanprosess for parsell Moss-Såstad pågår. KVV IC ble levert 16. februar 2012. KS1 forventes gjennomført i løpet av 2012.	

	Korridor 3 IC – Vestfoldbanen																
OMTALE	<p>Vestfoldbanen har i dag noen nye dobbeltsporparseller, men har fortsatt lengre strekninger med enkeltsporet bane med kryssningsspor. Det er i dag dobbeltspor på strekningene Kobbervikdalen – Holm (16km) og Barkåker – Tønsberg (6km). Strekningen Holm – Holmestrand – Nykirke (14,5km) er under bygging og vil stå ferdig seint 2015. Strekningen Farriseidet – Porsgrunn (23,5km) vil få anleggsstart høsten 2012 og åpner etter planen våren 2018. Begge strekningene bygges med dobbeltspor. Dobbeltsporparsellene under bygging suppleres med dobbeltspor på én av de to gjenstående enkeltsporstrekningene nord for Tønsberg; enten Drammen – Kobbervikdalen eller Nykirke – Barkåker for å etablere halvtimesfrekvens for IC-togene til Tønsberg</p> <p>For Drammen - Kobbervikdalen er avklaring av løsninger for den samlede trafikken over Drammen nødvendig. For Nykirke – Barkåker utredes ulike varianter, der de mest aktuelle viser store forskjeller i funksjonalitet og kostnader: i en variant går linjen i kortest mulige trasé vest for Skoppum enten med eller uten stasjon utenfor Horten, kostnadsberegnet til 3 mrd. kr. De øvrige variantene, henholdsvis ved høyskolesenteret på Bakkenteigen og Skoppum øst er begge kostnadsberegnet til om lag 5,6 mrd. kr.</p>																
EFFEKT	Dobbeltspor enten på parsellen Drammen – Kobbervikdalen eller Nykirke – Bakråker vil gjøre det mulig å etablere halvtimesfrekvens for IC-togene til Tønsberg. Det kan da hentes ut noe kjøretidsgevinst, mens større kjøretidsgevinst kommer når begge disse parsellene er bygget ut.																
KOSTNAD	Drammen – Kobbervikdalen 2 700 mill. kr, eller Nykirke – Barkåker 3000-6000 mill. kr																
FORUTSETNINGER I NKA	Transporttilbudet i Ny grunnrute, samt reisetidseffektene av dobbeltsporparsellene Farriseidet – Porsgrunn og Holm – Nykirke er referanse for de samfunnsøkonomiske analysene. De samfunnsøkonomiske beregningene viser nytten av økt frekvens til halvtimesfrekvens for IC-tog Oslo-Tønsberg samt kjøretidsreduksjon som følge av ny dobbeltsporparsell. Det er lagt til grunn en kostnad på 3000 mill. kr i beregningene.																
VIRKNING	<table> <tbody> <tr> <td>Samfunnsøkonomisk netto nytte</td> <td>+1100 mill. 2011-kr</td> </tr> <tr> <td>Endring i samfunnets transportkostnader</td> <td>-3000 mill. 2011-kr</td> </tr> <tr> <td>Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet</td> <td>-1200 mill. 2011-kr</td> </tr> <tr> <td>Endring i antall drepte og skadde per år</td> <td>-7,2 personer</td> </tr> <tr> <td>Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år</td> <td>-4 300 tonn</td> </tr> <tr> <td>Endring i CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet (Drammen-Kobbervik/Nykirke-Barkåker)</td> <td>10 100/13 200 tonn</td> </tr> <tr> <td>Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)</td> <td>0/10 daa</td> </tr> <tr> <td>Inngrep i dyrket jord</td> <td>0/262 daa</td> </tr> </tbody> </table>	Samfunnsøkonomisk netto nytte	+1100 mill. 2011-kr	Endring i samfunnets transportkostnader	-3000 mill. 2011-kr	Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	-1200 mill. 2011-kr	Endring i antall drepte og skadde per år	-7,2 personer	Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år	-4 300 tonn	Endring i CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet (Drammen-Kobbervik/Nykirke-Barkåker)	10 100/13 200 tonn	Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0/10 daa	Inngrep i dyrket jord	0/262 daa
Samfunnsøkonomisk netto nytte	+1100 mill. 2011-kr																
Endring i samfunnets transportkostnader	-3000 mill. 2011-kr																
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	-1200 mill. 2011-kr																
Endring i antall drepte og skadde per år	-7,2 personer																
Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år	-4 300 tonn																
Endring i CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet (Drammen-Kobbervik/Nykirke-Barkåker)	10 100/13 200 tonn																
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0/10 daa																
Inngrep i dyrket jord	0/262 daa																
PLANSTATUS	Parsell Holm-Holmestrand-Nykirke er under bygging. Parsell Larvik-Eidanger fikk oppstartbevilgning i 2012. Drammen – Kobbervikdalen/Nykirke – Barkåker er del av KVV IC som ble levert 16. februar 2012. KS1 forventes gjennomført i løpet av 2012.																

	Korridor 5 Vossebanen, Ulriken tunnel																
OMTALE	Strekningen Bergen - Arna er en av Europas mest trafikkerte enkeltsporede strekninger med 130 tog pr. døgn. I dag er strekningen en flaskehals for togframføring til og fra Bergen stasjon og til godsterminalen på Nygårdstangen. Tiltaket innebærer nytt tunnelløp parallelt med dagens tunnel, med eget tunnelinnslag både i Arna og Bergen. Prosjektet er nå inne i detaljplanfasen.																
EFFEKT	Dobbeltspor gjennom Ulriken gir grunnlag for frekvensøkning for lokaltoget mellom Bergen og Arna, og er en forutsetning for økt frekvens på Vossebanen og regiontoget Bergen – Oslo. Forlenget kryssingsspor i Arna og nytt sikringsanlegg vil redusere framføringstiden for godstransport. Ny tunnel gjennom Ulriken med doble løp og nye rømningsveger, vil også øke tunnelsikkerheten.																
KOSTNAD	Ulriken tunnel: Inntil videre legges det til grunn at kostnaden for prosjektet er 2265 mill. 2011-kr forbehold om resultatet av ekstern kvalitetssikring (KS2).																
FORUTSETNINGER I NKA	De samfunnsøkonomiske beregningene viser nytten av økt frekvens til kvartersfrekvens for lokaltogene Bergen-Arna, samt 10 minutter besparelse i gjennomsnitt for godstog til og fra Nygårdstangen godsterminal.																
VIRKNING	<table> <tbody> <tr> <td>Samfunnsøkonomisk netto nytte</td> <td>-3 800 mill. 2011-kr</td> </tr> <tr> <td>Endring i samfunnets transportkostnader</td> <td>-900 mill. 2011-kr</td> </tr> <tr> <td>Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet</td> <td>-500 mill. 2011-kr</td> </tr> <tr> <td>Endring i antall drepte og skadde per år</td> <td>-0,2 personer</td> </tr> <tr> <td>Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år</td> <td>-250 tonn</td> </tr> <tr> <td>Endring i CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet</td> <td>7 900 tonn</td> </tr> <tr> <td>Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)</td> <td>0 daa</td> </tr> <tr> <td>Inngrep i dyrket jord</td> <td>0 daa</td> </tr> </tbody> </table>	Samfunnsøkonomisk netto nytte	-3 800 mill. 2011-kr	Endring i samfunnets transportkostnader	-900 mill. 2011-kr	Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	-500 mill. 2011-kr	Endring i antall drepte og skadde per år	-0,2 personer	Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år	-250 tonn	Endring i CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	7 900 tonn	Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa	Inngrep i dyrket jord	0 daa
Samfunnsøkonomisk netto nytte	-3 800 mill. 2011-kr																
Endring i samfunnets transportkostnader	-900 mill. 2011-kr																
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	-500 mill. 2011-kr																
Endring i antall drepte og skadde per år	-0,2 personer																
Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år	-250 tonn																
Endring i CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	7 900 tonn																
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa																
Inngrep i dyrket jord	0 daa																
PLANSTATUS	Godkjent reguleringsplan. Prosjektet skal gjennomgå KS2 i 2012.																

	Korridor 6 IC – Dovrebanen	
OMTALE	Med unntak av den dobbeltsporede delen av Gardermobanen er det i dag ingen utbygde dobbeltsporsparseller på intercity-strekningen Oslo – Lillehammer. Utbygging av parsellen Langset – Kleverud starter opp i 2012 og er første skritt i utbygging av dobbeltspor på strekningen Eidsvoll – Hamar. Parsellen er 16,5 km lang og skal stå ferdig i 2015.	
EFFEKT	Her viser mulighetsstudien og KVV IC at halvtimesfrekvens for IC-togene sør for Hamar krever utbygging av parsellene Venjar – Eidsvoll, Kleverud – Sørli, Eidsvoll – Doknes og Åkersvika sør – Hamar.	
KOSTNAD	Venjar - Eidsvoll	1700 mill. kr
	Eidsvoll - Doknes	700 mill. kr
	Kleverud - Sørli	4800 mill. kr
	Åkersvika S - Hamar	1100 mill. kr
FORUTSETNINGER I NKA	Transporttilbudet i Ny grunnrute, samt reisetidseffektene av dobbeltsporsparsellen Langset - Kleverud er referanse for de samfunnsøkonomiske analysene. De samfunnsøkonomiske beregningene viser nytten av økt frekvens til halvtimesfrekvens for IC-tog Oslo-Hamar samt kjøretidsreduksjoner som følge av nye dobbeltsporsparseller.	
VIRKNING	Samfunnsøkonomisk netto nytte	-2 800 mill. 2011-kr
	Endring i samfunnets transportkostnader	-3 500 mill. 2011-kr
	Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	-2 300 mill. 2011-kr
	Endring i antall drepte og skadde per år	-9,2 personer
	Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år	-9 200 tonn
	Endring i CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	25 500 tonn
	Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	14 ¹ daa
	Inngrep i dyrket jord	105 daa
PLANSTATUS	Parsell Langset-Kleverud er under bygging. Reguleringsplan for strekningen Venjar – Eidsvoll foreligger, men må revideres. Reguleringsplan foreligger for strekningen Eidsvoll-Doknes. Kommunedelplan fra Doknes til Langset og kommunedelplan fra Kleverud til Sørli. KVV IC ble levert 16. februar 2012 og KS1 forventes gjennomført i løpet av 2012.	

¹ Eidsvoll-Doknes gir utfylling på 60 daa i Vormå, hvor det er dyrelivsfredning. Dette skal likevel ikke regnes med i indikatorene transportetatene er bedt om å rapportere etter.

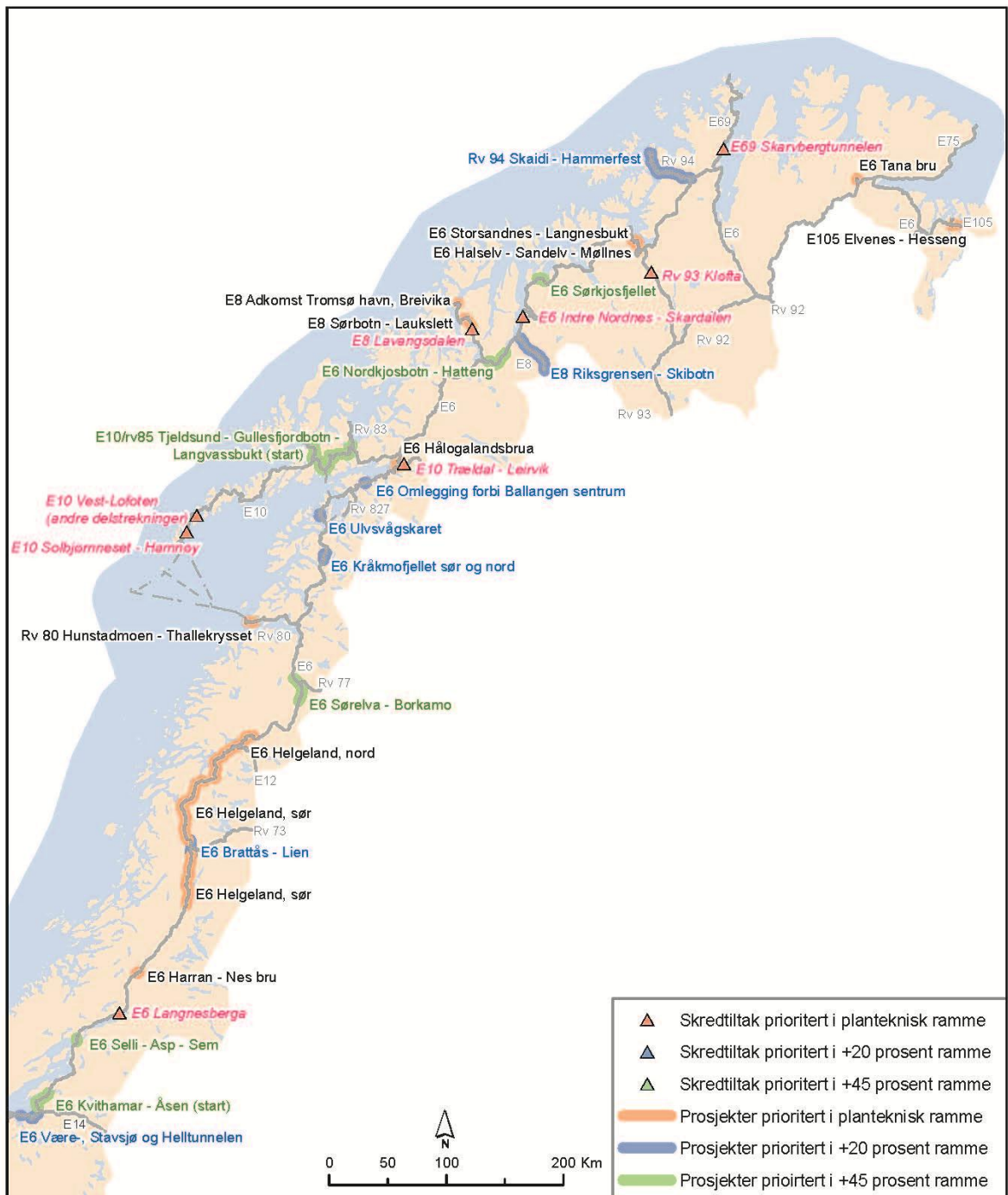
	Korridor 7 Trønderbanen: Hell – Værnes og elektrifisering av Trønderbanen
OMTALE	Ny Stjørdalselva bru og sporomlegging Hell omfatter ny dobbeltsporet bru over Stjørdalselva, og omlegging av spor til og med Værnes stasjon. Elektrifisering omfatter Trønderbanen mellom Trondheim og Steinkjer.
EFFEKT	Ny Stjørdalselva bru og sporomlegging Hell vil gi bedre avvikling av togtrafikken i krysningspunktet mellom Nordlandsbanen og Meråkerbanen, og er en del av 0-alternativet i KVV for Trondheim-Steinkjer. Elektrifisering av Trønderbanen gir mulighet for et gjennomgående togtilbud nord-sør for Trondheim, i tillegg til et raskere rutetilbud. Beslutning om elektrifisering vil gi en nødvendig avklaring for operatørens strategiske valg av materiell. Videre utvikling og elektrifisering av Trønderbanen vil ha avgjørende betydning for reduksjon av reisetid i form av hastighetsøkning.
KOSTNAD	Elektrifisering Trondheim-Steinkjer 905 mill. kr Kryssingsspor/samtidig innkjør 600 mill. kr Hell-Værnes dobbeltspor 400 mill. kr Stasjonstiltak 300 mill. kr
FORUTSETNINGER I NKA	Tiltakene i listen inngår i en pakke som er nødvendig for å ta ut planlagte effekter. I perioden prioriteres Hell-Værnes og elektrifisering av strekningen Trondheim - Steinkjer. Virkningene som presenteres her er knyttet til disse to tiltakene og er regnet som en andel av de totale effektene. Gevingåsen tunnel er lagt inn med kjøretidsgevinst 4 min i referansealternativet. Effekten av tiltakene er i hovedsak 16 min. redusert kjøretid Trondheim - Steinkjer.
VIRKNING	Samfunnsøkonomisk netto nytte -1200 mill. 2011-kr Endring i samfunnets transportkostnader - 680 mill. 2011-kr Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet - 280 mill. 2011-kr Endring i antall drepte og skadde per år -4,6 personer Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år - 12 300 tonn Endring i CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet 13 200 tonn Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat) 0 daa Inngrep i dyrket jord 0 daa
PLANSTATUS	Reguleringsplanarbeidet for Hell-Værnes pågår.

	Korridor 1-8 Gods: Terminalkapasitet
OMTALE	<p><u>Alnabru containerterminal</u> Alnabruterminalen er navet for godstransporten på bane. Det er en forutsetning for en kapasitetsøkning for godstransporten at terminalen bygges ut. Det er gjennomført et omfattende utrednings- og planarbeid for utvidelse av terminalen.</p> <p>Samferdselsdepartementet har igangsatt en ekstern kvalitetssikring av utbyggingskonsept og kostnader for tiltaket, og med tidsplanen for dette samt nødvendig tid til videre planlegging, vurderer Jernbaneverket tidligste start på utbyggingen til 2016. Med en beregnet byggetid for byggetrinn 1 på 6-7 år, vil ny terminal kunne stå ferdig i 2022/23.</p> <p><u>Nytt logistikkcenter i Trondheim</u> Jernbaneverket anbefaler at et nytt logistikkcenter etableres sør for Trondheim (Torgård eller Sjøberg). Jernbaneverket anbefaler at logistikkcenteret utvikles videre gjennom en prosess der konsekvensutredning omfatter arealplan, logistikkanalyser, vurdering av trinnvis utvikling, samt nødvendige planavklaringer for jernbane, terminal, veg og havn.</p>
EFFEKT	<p><u>Alnabru containerterminal</u> For å kunne oppnå en dobling av godstransporten på jernbane er det en forutsetning at Alnabruterminalen bygges ut med økt kapasitet. Alnabruterminalen håndterer i dag ca. 500.000 TEU pr år og antas å ha en total kapasitet på ca. 600.000 TEU pr år. Utbygging av et første byggetrinn vil gi en kapasitet på ca. 1,1 mill. TEU.</p> <p>Etter Jernbaneverkets vurdering er det et betydelig potensiale for overføring av gods til jernbane. Det er derfor ønskelig å gjennomføre byggetrinn 1 så raskt som mulig, slik at risikoen for at terminalen blir en flaskehals for videre vekst i godstransporten unngås. Et viktig tilleggsargument for rask utbygging av byggetrinn 1 er at dagens tekniske anlegg (særlig signalanleggene) på Alnabru har stort behov for fornyelse. Det er Jernbaneverkets vurdering at for å unngå omfattende fornyelser, bør utbygging av byggetrinn 1 starte seinest i 2019.</p> <p><u>Nytt logistikkcenter i Trondheim</u> Dagens godsterminal på Brattøra nærmer seg sin kapasitetsgrense. Utviklingsmulighetene her er begrenset og flytting av terminalen vil frigjøre areal til utvikling av persontrafikk og til byutvikling.</p>
KOSTNAD	<p>Alnabru byggetrinn 1 10 400 mill. kr Nytt logistikkcenter Trondheim 2 500 mill. kr (kostnadsoverslag KVU)</p>

FORUTSETNINGER I NKA	Terminalutbygging er en del av jernbaneverkets godsstrategi og henger nøye sammen med utbygging av linjekapasitet. I dag er det knapphet på linjekapasitet, mens det fortsatt er noe restkapasitet på terminalene. I samfunnsøkonomiske beregninger er det derfor linjekapasiteten som gir positiv lønnsomhet. Tallene under viser kun lønnsomheten forbundet med økt kapasitet i terminalene. I tillegg til Alnabru og nytt logistikkcenter i Trondheim inngår også utbygging i Bergen.																
VIRKNING	<table> <tr> <td>Samfunnsøkonomisk netto nytte</td> <td>-10 200 mill. 2011-kr</td> </tr> <tr> <td>Endring i samfunnets transportkostnader</td> <td>-7600 mill. 2011-kr</td> </tr> <tr> <td>Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet</td> <td>-7600 mill. 2011-kr</td> </tr> <tr> <td>Endring i antall drepte og skadde per år</td> <td>-9,1 personer</td> </tr> <tr> <td>Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år</td> <td>-25 500 tonn</td> </tr> <tr> <td>Endring i CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet</td> <td>ikke tilgjengelig</td> </tr> <tr> <td>Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)</td> <td>ikke tilgjengelig</td> </tr> <tr> <td>Inngrep i dyrket jord</td> <td>ikke tilgjengelig</td> </tr> </table>	Samfunnsøkonomisk netto nytte	-10 200 mill. 2011-kr	Endring i samfunnets transportkostnader	-7600 mill. 2011-kr	Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	-7600 mill. 2011-kr	Endring i antall drepte og skadde per år	-9,1 personer	Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år	-25 500 tonn	Endring i CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	ikke tilgjengelig	Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	ikke tilgjengelig	Inngrep i dyrket jord	ikke tilgjengelig
Samfunnsøkonomisk netto nytte	-10 200 mill. 2011-kr																
Endring i samfunnets transportkostnader	-7600 mill. 2011-kr																
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	-7600 mill. 2011-kr																
Endring i antall drepte og skadde per år	-9,1 personer																
Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år	-25 500 tonn																
Endring i CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	ikke tilgjengelig																
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	ikke tilgjengelig																
Inngrep i dyrket jord	ikke tilgjengelig																
PLANSTATUS	Alnabru: Det gjennomføres en ekstern kvalitetssikring av plangrunnlaget. Trondheim: Konseptvalgutredning gjennomført, KS1 pågår.																



Riksveg





Korridor 1

E6 Manglerudprosjektet

Manglerudprosjektet omfatter E6 fra Klemetsrud til Teisen i Oslo kommune. Lengden er om lag 12 km. Trafikken på denne del av E6 øker sterkt inn mot byen, fra om lag 40 000 kjøretøy ved bygrensen til om lag 75 000 kjøretøy ved Ryen. Veien har høy tungtrafikkandel, stor trafikk om natta og høyt fartsnivå. Vegen har fire felt, men har en standard som ikke samsvarer med dagens funksjon og trafikkmengde. De trafikkskapt miljøproblemene medfører overskridelse av nasjonale mål for lokal luftforurensing og støy. Mange boliger på Teisen og Manglerud utsettes for svært høye støynivåer over 75 dB, og det er her boligtettheten er høyest. De siste fem årene er det registrert 127 ulykker på strekningen, derav to drepte og ni alvorlig skadet. Mange av ulykkene er knyttet til kjøring i kø og ved på- og avkjøring. På- og avkjøringsrampene er i hovedsak ikke i henhold til vegnormalene.

E6 fra syd er den viktigste nasjonale transportåren for landevegs godstransport til og fra kontinentet. Det fraktes store godsmengder både til Osloområdet og for videretransport via Alnabruterminalen. I tråd med anbefalingene i Sørkorridorutredningen jobbes det med flere ulike tunnel-/lokkløsninger på strekningen Abildsø – Ryen – Bryn – Teisen kombinert med gjennomgående kollektiv-/tungbilfelt fra Klemetsrud til Teisen. Kollektivfelt på E6 syd fra Klemetsrud til Ryen-Bryn-Teisen er nødvendig for å styrke busstilbudet. Det vurderes om kollektivfeltene bør åpnes for tunge kjøretøy. Også andre fremkommelighetstiltak for godstransport fra syd og nordover mot godsterminalen på Alnabru, vurderes. Hensikten er å øke persontransportkapasiteten og framkommeligheten for godstransporten, uten å øke personbilkapasiteten inn mot indre by og Ring 3. Manglerudprosjektet er viktig for å avlaste E18 Mosseveien.

Utformingen av det nye veganlegget er viktig for å unngå uheldige virkninger for landskapet. Flere områder langs E6 er sårbare for vegutvidelser og det setter klare begrensinger for framtidige breddeutvidelser på strekningen.

Prosjektet inngår i konseptvalgutredningen (KVU) med ekstern kvalitetssikring (KS1) for Oslopakke 3 som ble behandlet av regjeringen i 2009. Arbeid med planprogrammet pågår. Det forventes at kommunedelplan med konsekvensutredning (KU), samt reguleringsplan for første delparsell med kollektivfelt Klemetsrud – Abildsø – Ryen, kan bli godkjent i løpet av 2016. Det er derfor knyttet stor usikkerhet til kostnadene for prosjektet.

Prosjektet er ikke omtalt i NTP 2010-2019. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 er prosjektet foreslått med oppstart i perioden 2018-2023 dersom planrammen økes med 20 prosent. Dersom planrammen økes med 45 prosent, foreslås prosjektet ferdigstilt i samme periode. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til delfinansiering av prosjektet med bompenger fra Oslopakke 3.

Nøkkeltall og virkninger for E6 Manglerudprosjektet

Kostnadsanslag/styringsramme	5 000 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	1 300 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	3 700 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	- 2 950 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	+ 50 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	+ 100 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	- 6,6 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	- 720 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	5 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	8 daa
Inngrep i dyrket jord	98 daa

Korridor 2

E18 Knapstad – Akershus grense og Riksgrensen – Ørje

Prosjektene inngår i utbyggingen av E18 fra riksgrensen til E6 på Vinterbro som møtefri veg, dvs. som firefelts veg og som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt, henholdsvis vest og øst for Momarken.

Strekningene Knapstad – Akershus grense og Riksgrensen – Ørje har dårlig standard i forhold til trafikkmengden, med stedvis dårlig kurvatur og sikt, flere kryss og avkjørsler og boliger lokalisert helt inntil vegen. Store deler av strekningen Knapstad – Akershus grense har nedsatt fartsgrense. Årsdøgntrafikken på denne strekningen varierer mellom 11 000 og 13 000 kjøretøy, med en tungtrafikkandel på 12-14 prosent. Strekningen Riksgrensen – Ørje har en av de høyeste ulykkeskostnadene på E18 fra riksgrensen til Oslo. Årsdøgntrafikken på riksgrensen er i underkant av 6 000 kjøretøy med en tungtrafikkandel på om lag 15 prosent.

Strekningen Knapstad – Akershus grense omfatter bygging av smal firefelts veg på om lag 5 km gjennom Hobøl kommune i Østfold. Utbyggingen skjer i hovedsak i ny trase. Ny E18 krysser Hobølelva som er et vernet vassdrag, noe som gir klare føringer for utbyggingen.

Stekningen Knapstad – Akershus grense er planlagt med grunnlag i regjeringens behandling i 2009 av konseptvalgutredningen (KVU) med ekstern kvalitetssikring (KS1) for E18 Knapstad – E6 i Follo. Det foreligger godkjent kommunedelplan fra 2002 og reguleringsplanen ble godkjent i februar 2012.

Riksgrensen – Ørje er en strekning på om lag 6,5 km gjennom Marker kommune i Østfold. Utbyggingen skjer i ny trase fra om lag 1 km øst for Ørje sentrum og frem til riksgrensen. Prosjektet bygges ut som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt med unntak av til sammen 1,5 km ved riksgrensen og gjennom Ørje sentrum, som planlegges utbygd som tofelts veg med forsterket midtoppmerking.

Forslag til planprogram for Riksgrensen – Ørje ligger ute til høring frem til mars 2012. Kommunens godkjenning av planprogrammet vil avklare valg av trase fra Ørje til riksgrensen. Påfølgende reguleringsplan med konsekvensutredning (KU) forventes godkjent i 2013.

Kostnaden er beregnet med grunnlag i godkjent reguleringsplan for Knapstad – Akershus grense og anbefalt alternativ i forslag til planprogram for Riksgrensen – Ørje. I forbindelse med behandlingen av finansieringsopplegget for prosjektet E18 Melleby – Momarken sluttet Østfold fylkeskommune og berørte kommuner seg til et opplegg som også omfattet delvis bompengefinansiering av strekningene Riksgrensen – Ørje og Knapstad – Akershus grense.

I NTP 2010-2019 er delprosjektet E18 Knapstad – Retvedt prioritert med oppstart i perioden 2010-2013. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 er begge delprosjektene foreslått utbygd i perioden 2018-2023 dersom planrammen økes med 20 prosent. Dersom planrammen økes med 45 prosent, foreslås forsering, slik at prosjektene kan åpnes for trafikk i perioden 2014-2017.

Nøkkeltall og virkninger for E18 Knapstad – Akershus grense og Riksgrensen – Ørje

Kostnadsanslag/styringsramme	1 300 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	900 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	400 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	+ 580 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 1 230 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 430 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	– 290 mill. kr

Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 0,8 personer
Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år	+ 920 tonn
Totale CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	2 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

Rv 2 (E16) Herbergåsen – Nybakk

Strekningen vil bli skiltet om fra rv 2 til E16 høsten 2012. Prosjektet inngår i utbyggingen av rv 2 fra Kongsvinger til E6 på Kløfta som firefelts veg.

Eksisterende veg har dårlig framkommelighet og regularitet, som følge av stor trafikk, nedsatt fartsgrense og landbrukstrafikk i kombinasjon med lokal- og fjerntrafikk. Randbebyggelse med mange avkjøringer skaper store problemer i forhold til framkommelighet, regularitet og trafikksikkerhet. Årsdøgntrafikken varierer mellom 9 000 kjøretøy ved Nybakk og 8 400 kjøretøy i Vormsund.

Prosjektet omfatter bygging av smal firefelts veg med 16,5 meter vegbredde over en strekning på 17,5 km mellom Herbergåsen og Nybakk i kommunene Nes og Ullensaker i Akershus. Det er nødvendig med omlegginger og utbedringer av sekundært og avlastet vegnett, samt bygging av gang- og sykkelveger langs omlagte og eksisterende veger. Ved Herbergåsen må det bygges planskilt kryss, samt 250 meter veg for tilknytning mellom ny og gammel veg.

Det foreligger godkjent kommunedelplan for prosjektet med konsekvensutredning (KU) fra 2007. Arbeidet med reguleringsplan for prosjektet starter opp i første halvår 2012. Kostnaden er beregnet med grunnlag i godkjent kommunedelplan. Det er fattet lokale prinsippvedtak om delfinansiering av prosjektet med bompenger.

I NTP 2010-2019 er prosjektet prioritert utbygd i perioden 2014-2019. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 er prosjektet foreslått utbygd i perioden 2018-2023 dersom planrammen økes med 20 prosent. Dersom planrammen økes med 45 prosent, foreslås oppstart i perioden 2014-2017.

Nøkkeltall og virkninger for rv 2 (E16) Herbergåsen – Nybakk

Kostnadsanslag/styringsramme	2 000 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	800 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	1 200 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	– 1 170 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 750 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 410 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	– 750 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	+ 0,1 personer
Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år	+ 1 440 tonn
Totale CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	5 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

Rv 35 (E16) Olum – Jevnaker – Eggemoen

Strekningen vil bli skiltet om fra rv 35 til E16 høsten 2012. Prosjektet ligger i Ringerike kommune i Buskerud og Jevnaker kommune i Oppland. Prosjektet er forlenget med om lag 3 km frem til Eggemoen i forhold til prosjektet Jevnaker – Olum (ny skrivemåte for Olimb) som er omtalt i NTP 2010-2019. Strekingen er en del av "ring 4" som benyttes av trafikk fra indre Østlandet utenom Oslo. Det er planer for omfattende næringsutvikling på den gamle Eggemoen flyplass.

Trafikkbelastningen på strekingen varierer fra om lag 7 700 kjøretøy ved fylkesgrensen med Buskerud til om lag 7 000 kjøretøy ved Olum. Andelen tungtrafikk er 12-14 prosent. Standard på dagens veg varierer. Mellom Eggemoen og Nesbakken har vegen relativt bra standard. Fra glassverket og videre østover må trafikk krysse under en jernbanebru med høydebegrensning på 3,9 meter. Vegen går videre gjennom tettbebyggelsen Toso. Opp mot Olum er stigningen nesten 7 prosent. Vegen er så smal at den mangler gul midtstripe, og er svært svingete.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 12 km tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Prosjektet medfører at gjennomgangstrafikken blir flyttet vekk fra Jevnaker sentrum ved at den nye vegen legges i åssiden bak sentrum med ny adkomst via fv 241. Videre mot Eggemoen fortsetter vegen i ny trase med kryssing av Svenådalen og Randselva med to lange bruer på henholdsvis 250 og 600 meter lengde. Det er forutsatt tiltak på avlastet vegnett og noe mer tiltak på eksisterende rv 35, som får ny funksjon som lokalveg.

Det foreligger godkjent kommunedelplan for strekingen Olum – Kleggerud fra mars 2011. For strekingen Kleggerud – Eggemoen pågår arbeidet med kommunedelplan. Prosjektet er planlagt i samsvar med Statens vegvesens anbefaling i konseptvalgutredningen (KVU) for rv 35 Hokksund – Åmot – Jevnaker. Ekstern kvalitetssikring (KS1) ble ferdig i februar 2012 (ikke behandlet av regjeringen). For videre planlegging, tas det forbehold om regjeringens behandling av KVU/KS1. Det forventes at godkjente reguleringsplaner for prosjektet kan foreligge tidlig i 2013.

Kostnaden for prosjektet er beregnet med grunnlag i KVU og godkjent kommunedelplan for strekingen øst for Kleggerud. Det pågår utredning av ulike ordninger for delfinansiering av prosjektet med bompenger.

I NTP 2010-2019 er strekingen Olum – Jevnaker prioritert med oppstart i perioden 2010-2013. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 er hele strekingen Olum – Jevnaker – Eggemoen foreslått med oppstart i perioden 2018-2023 dersom planrammen økes med 20 prosent. Dersom planrammen økes med 45 prosent, foreslås oppstart i perioden 2014-2017.

Nøkkeltall og virkninger for rv 35 (E16) Eggemoen – Jevnaker – Olum

Kostnadsanslag/styringsramme	1 900 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	620 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	1 280 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	+ 150 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	- 1 200 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	- 450 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	- 0,4 personer
Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år	- 2 840 tonn
Totale CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	2 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	62 daa

Korridor 3

E18 Lysaker – Høvik

Strekningen Lysaker – Høvik er en del av E18 i Bærum (Lysaker – Slependsen) med en årsdøgntrafikk på 80 000 - 90 000 kjøretøy. Veggen er overbelastet med store forsinkelser, spesielt i morgenrushet. Den ligger som en barriere gjennom kommunen og lokalmiljøet er sterkt plaget av støy og lokal luftforurensning. Det forventes en vekst i antall boliger og arbeidsplasser i dette området på 25-30 prosent fram til 2030, noe som vil forsterke problemene. Bærum mangler gode forbindelser på tvers av kommunen, som også gir store framkommelighetsproblemer, spesielt for bussene i morgenrushet. E18 har gjennom Bærum to ordinære kjørefelt og ett kollektivfelt i retning mot Oslo, mens det i motsatt retning er tre ordinære kjørefelt uten kollektivfelt.

E18-korridoren gjennom Bærum er om lag 9 km lang og planlegges som gjennomgående seksfelts veg med høystandard kollektivveg/kollektivfelt og sykkelveg langs E18. Store deler av strekningen vil ligge i tunnel. Delparsellen Lysaker – Høvik er om lag 3 km lang, og omfatter også en tverrforbindelse fra E18 til Gjøannes/Bekkestua i en to-løps tunnel og ny atkomst mot Fornebu. Det inngår også en fullstendig ombygging av bussholdeplassen på Lysaker som samler alle busstopp i begge retninger mellom E18 og jernbanen, med god overgang til jernbanen og en eventuell framtidig T-bane til Fornebu.

Prosjektet inngår i Konsekvensutredningen for fase 2 E18 Vestkorridoren, Holmen – Framnes som ble lagt frem i 2000 og godkjent i 2002. Prosjektet inngår også i konseptvalgutredningen (KVU) med ekstern kvalitetssikring (KS1) for Oslopakke 3 som ble behandlet av regjeringen i 2009. Det legges opp til at kommunedelplanen med konsekvensutredning (KU) fremmes for formell behandling høsten 2012 med forventet godkjenning i løpet av 2013. Det er derfor knyttet stor usikkerhet til kostnadsoverslaget for prosjektet.

I NTP 2010-2019 er E18 Vestkorridoren prioritert med oppstart i perioden 2010-2013. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 er delstrekningen Lysaker – Høvik foreslått med oppstart i perioden 2018-2023 innenfor planteknisk ramme. Dersom planrammen økes med 20 prosent foreslås prosjektet ferdigstilt i samme periode. Dersom planrammen økes med 45 prosent, foreslås oppstart i perioden 2014-2017. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til delfinansiering av prosjektet med bompenger fra Oslopakke 3.

Samfunnsøkonomiske virkninger av prosjektet vil bli beregnet på et senere tidspunkt.

Nøkkeltall for E18 Lysaker – Høvik

Kostnadsanslag/styringsramme	4 500 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	1 100 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	3 400 mill. kr

E18 Bommestad – Sky

Prosjektet inngår i utbyggingen av E18 til møtefri veg mellom Oslo og Kristiansand. Prosjektet er siste etappe av E18-utbyggingen mellom Gulli ved Tønsberg i Vestfold og Langangen i Telemark som er omtalt i NTP 2010-2019. Sky – Langangen åpnes for trafikk i 2012 og Gulli – Langåker forventes åpnet i 2014. Når Bommestad – Sky åpnes for trafikk, vil det være sammenhengende firefelts veg mellom Oslo og Telemark.

Dagens veg er i hovedsak en tofelts veg uten skille mellom kjøreretningene med unntak av en kort strekning ved Farriseidet. Strekningen har en årsdøgntrafikk på vel 17 000 kjøretøy øst for Farriseidet og 15 000 kjøretøy vest for Farriseidet. De største gevinstene av prosjektet er knyttet til bedre

trafiksikkerhet og forbedring av miljøet langs vegen, både for bosatte og for det viktige friområdet i Bøkeskogen, Vestmarka og langs Farrisvannet.

Prosjektet omfatter bygging av 6,7 km ny firefelts veg i Larvik kommune med vegbredde 23 meter. I prosjektet inngår bygging av et planskilt kryss på Farriseidet. I tilknytning til krysset vil det skje en betydelig ombygging av lokalvegsystemet som omfatter bygging av fem bruer av ulik størrelse og totalt 4,6 km gang- og sykkelveger, inkludert ombygging av deler av dagens E18 til gang- og sykkelveg. I prosjektet inngår bygging av to tunneler på 2,8 km og 1,3 km lengde som ligger henholdsvis øst og vest for Farrisvannet, en langsgående bru på 570 meter som delvis går over Farrisvannet og en overgangsbru. Prosjektet omfatter også betydelige landskapsarbeider ved Farriseidet.

Kommunedelplanen for prosjektet med konsekvensutredning (KU) ble godkjent av Miljøverndepartementet i september 2010. Reguleringsplanen ble godkjent av kommunen i desember 2010.

Kostnaden for prosjektet er beregnet med grunnlag i godkjent reguleringsplan. Det er lokal enighet om delfinansiering av prosjektet med bompenger. Finansieringen av E18 gjennom Vestfold er tidligere omtalt i blant annet Prop. 56 S (2010-2011) om Utbygging og finansiering av E18 på strekningen Gulli – Langåker i Vestfold.

Kostnadene for prosjektet har økt med om lag 60 prosent sammenlignet med oppgitt kostnad i Handlingsprogram 2010-2013 (2019). Årsakene til dette er flere. Miljøverndepartementets godkjenning av kommunedelplanen i september 2010 medførte en betydelig økning av den totale tunnallengden i prosjektet. Av estetiske årsaker vil brua ved Farriseidet bli bygd som skråstagbru i stedet for kassebru i betong. I detaljeringen av prosjektet har siktkravene ført til breddeøkning både på brua ved Farriseidet og i tunnelen gjennom Martineåsen. I tillegg vil istandsetting av området ved Farriseidet få et større omfang enn tidligere forutsatt.

I NTP 2010-2019 er prosjektet prioritert med oppstart i perioden 2010-2013. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 er prosjektet foreslått med oppstart i perioden 2014-2017 innenfor planteknisk ramme. Dersom planrammen økes med 20 eller 45 prosent, foreslås forsering av prosjektet.

Nøkkeltall og virkninger for E18 Bommestad – Sky

Kostnadsanslag/styringsramme	3 320 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	670 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	2 530 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	- 2 050 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	- 1 310 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	- 510 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	- 1,3 personer
Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år	+ 80 tonn
Totale CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	12 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	2 daa

E18 Rugtvedt - Dørdal

Prosjektet inngår i utbyggingen av E18 til møtefri veg mellom Oslo og Kristiansand, og er første delprosjekt på strekningen Langangen – Dørdal som er omtalt i NTP 2010-2019.

Prosjektet ligger i Bamble kommune i Telemark. Strekningen Rugtvedt – Dørdal har en årsdøgntrafikk mellom 10 000 og 12 000 kjøretøy. Dagens veg har varierende standard med mye randbebyggelse og mange kryss og avkjørsler. Sammen med stor trafikk fører dette til mange alvorlige ulykker og dårlig fremkommelighet, særlig i helgene.

Prosjektet omfatter bygging av 16,9 km ny firefelts veg med vegbredde 20 meter. Prosjektet omfatter flere store bruer, døgnhvileplass med 25 oppstillingsplasser og rasteplass. Det er ikke avklart om deler av ny veg må legges i en tunnel på om lag 1,3 km. Ny veg innebærer en innkorting av strekningen med 1,6 km.

Prosjektet planlegges med grunnlag i konseptvalgutredningen (KVU) for E18 Langangen – Grimstad med ekstern kvalitetssikring (KS1) som ble behandlet av regjeringen i 2010. Arbeidet med reguleringsplan og konsekvensutredning (KU) pågår med forventet godkjenning i siste halvår 2012.

Kostnaden for prosjektet er beregnet med grunnlag i et tidlig utkast til reguleringsplan. Det foreligger lokale prinsippvedtak om delfinansiering av prosjektet med bompenger.

I NTP 2010-2019 er prosjektet Langangen – Dørdal prioritert med oppstart i perioden 2014-2019. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 er prosjektet Rugtvedt – Dørdal foreslått med oppstart i perioden 2018-2023 innenfor planteknisk ramme. Dersom planrammen økes med 20 prosent, foreslås prosjektet ferdigstilt i samme periode. Dersom planrammen økes med 45 prosent, foreslås oppstart i perioden 2014-2017.

Nøkkeltall og virkninger for E18 Rugtvedt – Dørdal

Kostnadsanslag/styringsramme	2 800 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	1 550 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	1 250 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	– 460 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 1 890 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 660 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 1,5 personer
Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år	- 400 tonn
Totale CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	5 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

E18 Tvedestrand – Arendal

Prosjektet inngår i utbyggingen av E18 til møtefri veg mellom Oslo og Kristiansand.

Prosjektet ligger i kommunene Tvedestrand og Arendal i Aust-Agder. Strekningen har en årsdøgntrafikk som varierer fra 10 000 til 11000 kjøretøy. Dagens veg har varierende standard med mye randbebyggelse og mange kryss og om lag 100 direkte avkjørsler. Sammen med stor trafikk fører dette til mange alvorlige ulykker og dårlig fremkommelighet.

Prosjektet lengde er om lag 23 km og omfatter utbygging av firefelts veg med vegbredde 20 meter. I prosjektet inngår bygging av to tunneller på vel 500 meter og flere kortere tunneler, samt to store bruer og flere små. Det er planlagt to nye planskilte kryss på strekningen med kobling til dagens E18. I tilknytning til et av kryssene, planlegges det døgnhvileplass for tunge kjøretøyer og en kollektivterminal med parkering. Oppgradering av dagens kryss til Arendal sentrum ved Harebakken inngår også sammen med en ny kollektivterminal.

Prosjektet planlegges med grunnlag i konseptvalgutredningen (KVU) for E18 Langangen – Grimstad med ekstern kvalitetssikring (KS1) som ble behandlet av regjeringen i 2010. Kommunedelplanen med konsekvensutredning (KU) forventes godkjent før sommeren 2012.

Kostnaden for prosjektet er beregnet med grunnlag i utkast til kommunedelplan. Det er fattet lokale prinsippvedtak om delfinansiering av prosjektet med bompenger.

I NTP 2010-2019 er prosjektet prioritert med oppstart i perioden 2014-2019. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 er prosjektet foreslått med oppstart i perioden 2014-2017 dersom planrammen økes med 45 prosent.

Nøkkeltall og virkninger for E18 Tvedestrand – Arendal

Kostnadsanslag/styringsramme	3 700 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	2 600 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	1 100 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	- 1 360 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	- 1 690 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	- 420 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	- 3,3 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	+ 10 600 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	6 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

E39 Eiganestunnelen

Dagens E39 gjennom Stavanger går gjennom boligområder og avvikler en betydelig lokaltrafikk i tillegg til gjennomgangstrafikken. Standarden på deler av E39 er ikke tilpasset trafikkmengdene. Dette fører til trafiksikkerhets- og miljøproblemer i tillegg til dårlig fremkommelighet i rushtidsperiodene. Årsdøgntrafikken på strekningen varierer mellom 16 000 og 24 000 kjøretøy.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 5 km firefelts veg utenom Stavanger sentrum mellom Schancheholen og Smiene nord for sentrum, inkludert en 3,7 km lang tunnel som av miljøhensyn også omfatter deler av dagens E39. Dagens E39 mellom Schancheholen og Madlaveien vil bli ombygd til lokalveg. Prosjektet vil avlaste området for gjennomgangstrafikk, øke trafiksikkerheten og bedre fremkommeligheten. Utvidelse av deler av eksisterende veg til firefelts veg vil føre til inngrep i et område som har stor verdi som sentrumsnært natur- og friluftsområde. Deler av prosjektet E39 Eiganestunnelen er en forutsetning for å kunne bygge rv 13 Ryfast.

Prosjektet er tidligere behandlet gjennom kommunedelplanene for E39 Kyststamvegen og Schancheholen – Eskelandsveien og i konsekvensutredningen (KU) for Transportkorridor nord.

Reguleringsplanene for prosjektet ble godkjent i 2008 med unntak av reguleringsplanen for dagsonen i nord som ble godkjent 2010.

Kostnaden for prosjektet er beregnet med grunnlag i godkjente reguleringsplaner. Ekstern kvalitetssikring (KS2) av kostnadsoverslaget og trafikkgrunnlaget for finansieringen er nettopp avsluttet. Stortinget godkjente i november 2011 å forlenge bompengereordningen for Nord-Jærenpakken, der finansieringen av Eiganestunnelen inngår, jmfør Prop. 28 S (2011-2012).

I NTP 2010-2019 er prosjektet prioritert med oppstart i perioden 2010-2013. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 er prosjektet foreslått med oppstart i perioden 2014-2017 innenfor planteknisk ramme. Dersom planrammen økes med 20 eller 45 prosent, foreslås forsering av prosjektet.

Nøkkeltall og virkninger for E39 Eiganestunnelen

Kostnadsanslag/styringsramme	2 000 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	900 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	1 100 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	- 80 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	- 2 570 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	- 1 140 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	- 1 280 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	- 0,1 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	+ 40 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	9 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

Rv 23 Oslofjordtunnelen med tilstøtende veg

I St. prp. nr. 87 (1995-96) Delvis bompengefinansiering av rv 23 Oslofjordforbindelsen, ble det forutsatt at forbindelsen skal bygges ut i to byggetrinn i takt med trafikkutviklingen. Det fremgår videre av proposisjonen at endelig stilling til gjennomføring og finansiering av andre byggetrinn bør tas på et senere tidspunkt når trafikkutvikling og behov blir mere avklart.

I tråd med Stortingets forutsetninger, utgjør dagens tunnel første byggetrinn sammen med tilstøtende veg i Akershus og Buskerud, mens transportetatens forslag om bygging av tunnellop nummer to utgjør andre byggetrinn av Oslofjordforbindelsen.

Årsdøgntrafikken gjennom Oslofjordtunnelen er i dag i overkant av 7 200 kjøretøy med en tungtrafikkandel på om lag 15 prosent, mens strekningen Vassumkrysset – Måna har en årsdøgntrafikk på om lag 11 300 kjøretøy.

Det nye tunnellopet planlegges bygd parallelt med eksisterende løp. Samtidig etableres det tverrforbindelser mellom tunnellopene slik at et av løpene kan brukes til rømning ved eventuell brannutvikling. Alle tverrforbindelsene ble delvis sprengt ut i forbindelse med byggingen av dagens tunnel. Prosjektet omfatter også utbygging av dagens rv 23 til firefelts veg i Frogn kommune fra Vassumkrysset på E6 frem til tunnelen på Måna. I dette inngår oppgradering av Vassumtunnelen (370 meter) og Frogntunnelen (1,6 km) til toløps tunneler. På vestsiden i Buskerud avsluttes prosjektet med påkobling til dagens veg etter tunnelen i Hurum kommune. Prosjektets totale lengde er om lag 14-16 km, hvorav nytt tunnellop under Oslofjorden utgjør om lag 7 km.

Reguleringsplanene for dagens Oslofjordforbindelse ble godkjent med firefelts veg fra Vassum til Måna, to tunnellop under Oslofjorden og tofelts veg på vestsiden av fjorden. Det er imidlertid behov for endringer av reguleringsplanene. Omfanget vil bli avklart gjennom arbeidet med planprogrammet for prosjektet.

Det er stor usikkerhet knyttet til kostnadene for prosjektet ettersom planleggingen er i en tidlig fase. Det ligger an til at dagens bompengelån vil bli nedbetalt i 2013. Arbeidet med forslag til finansieringsplan og bompengordning for det nye prosjektet har startet.

Prosjektet er ikke omtalt i NTP 2010-2019. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 er det lagt til grunn at det blir tilslutning til å forlenge eksisterende bompengordning for å finansiere prosjektet. Det er lagt til grunn oppstart i perioden 2014-2017.

Samfunnsøkonomiske virkninger av prosjektet vil bli beregnet på et senere tidspunkt.

Nøkkeltall for rv 23 Oslofjordtunnelen med tilstøtende veg

Kostnadsanslag/styringsramme	1 500 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	0 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	1 500 mill. kr

Rv 23 Dagslett – Linnes

Prosjektet ligger i kommunene Røyken og Lier i Akershus. Årsdøgntrafikken på strekningen varierer fra 13 000 til 16 000 kjøretøy. Dagens tofelts veg har svært dårlig standard med krapp kurvatur, smal vegbane og boliger nær vegen. Prosjektet omfatter bygging av 4 km firefelts veg inkludert en tunnel på om lag 2 km og en 300 meter lang betongkulvert på Linnes.

Det foreligger godkjent kommunedelplan for prosjektet fra 2007. Godkjent reguleringsplan fra 2003 er under kvalitetssikring. Mindre endringer av reguleringsplanen kan bli aktuelt. Med grunnlag i et forprosjekt fra 2011, pågår arbeidet med reguleringsplan for kryssløsningen på Linnes.

Kostnaden for prosjektet er beregnet med grunnlag i godkjent reguleringsplan fra 2003. Det arbeides med forslag til finansieringsplan og bompengordning for prosjektet.

I NTP 2010-2019 er prosjektet prioritert utbygd i perioden 2014-2019. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 er prosjektet foreslått med oppstart i perioden 2014-2017 innenfor planteknisk ramme. Dersom planrammen økes med 20 eller 45 prosent, foreslås prosjektet forsert.

Nøkkeltall og virkninger for rv 23 Dagslett – Linnes

Kostnadsanslag/styringsramme	1 500 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	400 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	1 100 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	+ 1 720 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	- 3 450 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	- 1 250 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	- 0,3 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	+ 12 160 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	1 000 tonn

Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)

0 daa

Inngrep i dyrket jord

0 daa



Korridor 4

E39 Rogfast

Rogfast vil gi ferjefritt vegsamband på E39 mellom Nord-Jæren og Haugalandet. I tillegg til at ferjesambandet E39 Mortavika – Arsvågen vil bli lagt ned når Rogfast åpnes for trafikk, er det forutsatt at dagens E39 fra Randaberg over Rennesøy til Mortavika blir omklassifisert til fylkesveg.

Prosjektet omfatter en undersjøisk toløps tunnel mellom Randaberg og Bokn, med en tunnelarm opp til Kvitsøy. Tunnelen vil få en lengde på om lag 25 km, mens armen til Kvitsøy blir om lag 4 km lang. Begge tunnelene planlegges med en maksimal stigning på 7 prosent. Med en planlagt dybde på 390 meter under havoverflaten, vil Rogfast bli både verdens lengste og dypeste undersjøiske vegtunnel.

Det er beregnet at prosjektet vil få en ÅDT på om lag 5 000 kjøretøy i åpningsåret og at denne vil stige til over 13 000 kjøretøy når bompengereinnkrevningen avsluttes.

Konsekvensutredning (KU) ble godkjent i 2003 og påfølgende fylkesdelplan for Rogfast ble godkjent i 2004. Konseptvalgutredningen (KVU) for prosjektet med ekstern kvalitetssikring (KS1) ble behandlet av regjeringen i 2009. Etter at ny konsekvensutredning (KU) ble utarbeidet med grunnlag i nye planbestemmelser, godkjente Rogaland fylkeskommune i juli 2009 at utredningsplikten var oppfylt. Kommunedelplanene for Rogfast ble godkjent av kommunene Randaberg og Kvitsøy i november 2009 og av Bokn kommune i 2010.

Arbeidet med reguleringsplaner i de tre berørte kommunene pågår, inkludert regulering av arealer for deponering av overskuddsmasser. Det er forventet at alle reguleringsplanene blir godkjent i løpet av 2013.

Kostnaden for prosjektet er beregnet med grunnlag i godkjente kommunedelplaner. Det foreligger lokale prinsippvedtak om at prosjektet kan delfinansieres med bompenger.

I NTP 2010-2019 er prosjektet prioritert med oppstart i perioden 2014-2019. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 er prosjektet foreslått med oppstart i perioden 2014-2017 dersom planrammen økes med 45 prosent.

Nøkkeltall og virkninger for E39 Rogfast

Kostnadsanslag/styringsramme	8 000 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	1 000 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	7 000 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	+ 11 720 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 18 350 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 6 830 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	– 9 170 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	+ 0,9 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	+ 27 920 tonn
Endring i CO ₂ -utslipp fra drift og vedlikehold (inkl. ferje) per år	-4 400 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	17 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

E39 Svegatjørn – Rådal

E39 på denne strekningen er eneste alternative rute mellom Bergen og Stavanger, og er også viktig for næringsutvikling i aksene Os – Bergen. E39 mellom Os og Bergen har svært dårlig standard i forhold til vegens funksjon og trafikkbelastning. Årsdøgntrafikken på strekningen er om lag 14 000 kjøretøy med høy andel tunge kjøretøy. Vegen går gjennom boligstrøk med skoletrafikk på og langs vegen på størstedelen av strekningen og ulykkesfrekvensen er høy. Det er fremkommelighetsproblemer flere steder og fartsgrensen er i hovedsak 50 og 60 km/t. Kjøretiden mellom Os og Bergen, som er om lag 29 km lang, er om lag 35 minutter utenom rushtiden

Prosjektet omfatter bygging av ny firefelts veg over en strekning på om lag 16 km, med om lag 11 km i tunnel. Utbyggingen skjer i en helt ny trase vest for Nesttun. I tillegg legges rv 580 om på en om lag 3 km lang strekning, og fylkesvegen i Lysefjordområdet vil bli rustet opp. Det skal etableres to kryss i Os kommune, i tillegg til kryss inne i tunnelen ved Rådal. Utbyggingen gir en beregnet kjøretid på 18 minutter utenom rushtidene, en reduksjon på om lag 17 minutter i forhold til dagens situasjon.

Det foreligger godkjent kommunedelplan for prosjektet fra 2004. På grunn av nye krav i vegnormalen og nye vurderinger av hensynet til trafiksikkerhet, ble det høsten 2011 satt i gang arbeid med endring av reguleringsplanene fra 2006 og 2007 som forventes godkjent før sommeren 2012. Reguleringsplaner for massedeponi på Bergenssiden og planlagte bomstasjoner er også under utarbeidelse.

På grunn av usikkerhet omkring endelig tunnelloøsning i Rådalskrysset, er kostnadsoverslaget fortsatt noe usikkert. Det er lokalpolitisk tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet.

I NTP 2010-2019 er prosjektet prioritert med oppstart i perioden 2010-2013. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 er prosjektet foreslått med oppstart i perioden 2014-2017 innenfor planteknisk ramme. Dersom planrammen økes med 20 eller 45 prosent, foreslås forsering av prosjektet.

Nøkkeltall og virkninger for E39 Svegatjørn – Rådal

Kostnadsanslag/styringsramme	4 400 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	1 950 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	2 450 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	– 570 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 4 210 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 1 680 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	– 840 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 0,8 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	- 2 760 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	22 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

Rv 555 Sotrasambandet

Dagens rv 555 fra kryss med fv 562 til Askøy og videre til Straume på Sotra er en tofelts veg av varierende standard. Over Sotrabrua er det bare et smalt fortau uten tilbud for syklende. Årsdøgntrafikken over Sotrabrua er om lag 25 000 kjøretøy. Trafikken er sterkt økende på grunn av stor økning i næringsutvikling og bosetting på Sotra, særlig i Fjell kommune som følge av økt oljerelatert virksomhet. Det er store fremkommelighetsproblemer, også for kollektivtrafikken.

Transportsystemet er dessuten ekstremt sårbart med dagens Sotrabru som eneste adkomst til kommunene Fjell, Sund og Øygarden, inkludert Ågotnes-basen og Sture-terminalen.

Prosjektet omfatter bygging av firefelts veg fra kryss med fv 562 i Bergen til kryss med fv 561 på Kolltveit på Sotra. Prosjektet inkluderer enten en tofelts bru i tillegg til dagens bru eller en ny firefelts bru der dagens bru reserveres for kollektiv- og lokaltrafikk. Total lengde varierer fra 8,4 km til 9,6 km avhengig av hvilket utbyggingsalternativ som velges gjennom arbeidet med kommunedelplanen. Prosjektet vil bedre fremkommeligheten for næringslivet og gjøre det mulig med separate traséer for gang- og sykkeltrafikk og kollektivtrafikk.

Det er tidligere utarbeidet en kommunedelplan for prosjektet, men den ble ikke sluttbehandlet på grunn av konseptvalgutredningen (KVU) for Sotrasambandet med ekstern kvalitetssikring (KS1) som ble behandlet av regjeringen i 2009. Arbeidet med ny kommunedelplan er i sluttfasen.

Kostnadene for de ulike utbyggingsalternativene som vurderes i det pågående arbeidet med kommunedelplanen varierer fra 3 til 6 mrd. kr. Muligheten for finansiering av prosjektet med bompenger er ennå ikke avklart lokalt.

I NTP 2010-2019 er prosjektet prioritert utbygd i perioden 2014-2019. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 er prosjektet foreslått utbygd i perioden 2018-2023 dersom planrammen økes med 20 prosent. Dersom planrammen økes med 45 prosent, foreslås oppstart i perioden 2014-2017.

Nøkkeltall og virkninger for rv 555 Sotrasambandet

Kostnadsanslag/styringsramme	3 000 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	400 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	2 600 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	- 60 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	- 5 490 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	- 2 440 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	- 1 100 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	- 0,1 personer
Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år	+ 7 040 tonn
Totale CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	19 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

E39 Betna - Vinjeøra – Stormyra

Dagens veg mellom Betna i Møre og Romsdal (kryss med fv 64 mot Surnadal) og Stormyra i Sør-Trøndelag (kryss med fv 680 mot Kyrksæterøra) har til dels svært lav standard med smal veg, mange krappe kurver og mange avkjørslser. Store deler av strekningen er så smal at den bare har ett kjørefelt og mangler gul midtstripe. Strekningen er en flaskehals for tungtrafikken mellom Møre og Trøndelag, og har så lav standard at Ekspressbussen mellom Trondheim og Møre velger andre vegruter til tross for at disse er lengre. Årsdøgntrafikken varierer fra om lag 1 400 kjøretøy i Betna til om lag 1 000 kjøretøy på fylkesgrensa og om lag 1 200 kjøretøy på Stormyra.

Strekningen mellom Betna og Stormyra er om lag 50 km lang. Store deler av strekningen er prioritert i NTP 2010-2019. Den 14 km lange parsellen Renndalen – Staurset på fylkesgrensen mellom Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag ble åpnet for trafikk i 2010. Prosjektet omfatter de resterende parsellene mellom Betna og Stormyra med unntak av dagens veg over Valsøya som har brukbar standard.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 30 km ny tofelts veg med vegbredde 8,5 meter, noe som gjør at hele strekningen mellom Betna og Stormyra får gul midtstripe.

Utbyggingen skjer i hovedsak i eksisterende trase. Vegen legges om forbi Vinjeøra og på en strekning med en bratt stigning som skaper problemer for tunge kjøretøy vinterstid. Mellom Betna og Valsøya vil valg av løsning avklares gjennom behandling av konseptvalgutredning (KVU) og arbeid med kommunedelplan, jf. omtale nedenfor.

Det pågår arbeid med ekstern kvalitetssikring (KS1) av konseptvalgutredningen (KVU) for E39 Bergsøya – Valsøya. Regjeringens behandling av denne vil ha betydning for valg av løsning mellom Betna og Klettelva. For strekningen Klettelva – Valsøya pågår arbeid med kommunedelplan og konsekvensutredning (KU) som forventes godkjent av Halså kommune mot slutten av 2012. For strekningene Stokkjølen – Renndalen og Staurset – Haukvika foreligger det godkjente reguleringsplaner fra henholdsvis 2010 og 2011. For Leirvika – Stokkjølen og Haukvika – Vinjeøra forventes godkjente reguleringsplaner i siste halvår 2012.

Det er fortsatt stor usikkerhet knyttet til kostnadsoverslaget for prosjektet. Prosjektet er foreslått fullfinansiert med statlige midler.

I NTP 2010-2019 er delprosjekter på strekningen Betna – Vinjeøra – Stormyra prioritert utbygd i perioden 2010-2019. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 er prosjektet foreslått med oppstart i perioden 2018-2023 dersom planrammen økes med 20 prosent. Dersom planrammen økes med 45 prosent, foreslås oppstart i perioden 2014-2017.

Nøkkeltall og virkninger for E39 Betna – Vinjeøra – Stormyra

Kostnadsanslag/styringsramme	1 200 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	1 200 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	0 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	– 550 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 190 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 60 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	– 190 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 0,1 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	+ 120 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	2 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	170 daa

Korridor 5

E134 Gvammen – Århus

E134 mellom Gvammen i Hjartdal kommune og Århus i Seljord kommune er svingete, stedvis smal og med store stigninger, spesielt i Nutheimskleivene mellom Nutheim og Flatdal. Nutheimskleivene skaper problemer for tungtrafikken, særlig vinterstid. Det er en del randbebyggelse og avkjørsler på strekningen, noe som fører til reduserte fartsgrenser flere steder. Ved Gvammen er årsdøgntrafikken om lag 1 700 kjøretøy og vil øke til om lag 5 000 kjøretøy i 2040.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 12 km tofelts veg med 10 meter vegbredde og forsterket midtoppmerking. I dette inngår en 9,5 km lang tunnel øst for eksisterende veg ved Nutheim. Dette vil føre til en innkorting av E134 på 11,5 km. For tunge kjøretøy medfører dette en redusert kjøretid på nærmere 20 minutter. Prosjektet vil medføre nærføring til en del kulturminner ved tunnelpåhugget på Århus.

Kommunedelplanen med konsekvensutredning (KU) ble godkjent i 1999. Revisjon av tidligere reguleringsplaner fra 2003 forventes godkjent i første halvår 2012.

Kostnaden for prosjektet er beregnet med grunnlag i forslag til reviderte reguleringsplaner. Prosjektet er foreslått fullfinansiert med statlige midler.

Kostnadene for prosjektet har økt med om lag 25 prosent sammenlignet med oppgitt kostnad i NTP 2010-2019. Hovedårsaken er at prosjektet nå planlegges bygd med større vegbredde og tunnelprofil enn det som ble lagt til grunn i reguleringsplanene fra 2003. Årsaken til dette er nye prognoser som viser at årsdøgntrafikken i prognoseåret (20 år etter forventet åpningsår) vil bli om lag 5 000 kjøretøy, og ikke lavere enn 4 000 kjøretøy som tidligere forutsatt.

I NTP 2010-2019 er prosjektet prioritert med oppstart i perioden 2010-2013. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 er prosjektet foreslått med oppstart i perioden 2014-2017 innenfor planteknisk ramme. Dersom planrammen økes med 20 prosent, foreslås forsering av prosjektet. Dersom planrammen økes med 45 prosent, foreslås prosjektet ferdigstilt i perioden 2014-2017.

Nøkkeltall og virkninger for E134 Gvammen – Århus

Kostnadsanslag/styringsramme	1 550 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	1 550 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	0 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	- 490 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	- 1 020 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	- 200 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	- 510 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	- 0,4 personer
Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år	- 280 tonn
Totale CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	6 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	57 daa

E134 Damåsen – Saggrenda

Dagens E134 går gjennom tettbebygde områder og gjennom bykjernen i Kongsberg. Sammen med lokaltrafikken skaper gjennomgangstrafikken miljø- og trafiksikkerhetsproblemer, og strekningen er ulykkesbelastet. Standarden på eksisterende veg er dessuten utilfredsstillende både i forhold til veggbredde og kurvatur. Årsdøgntrafikken varierer fra vel 4 000 til om lag 17 000 kjøretøy.

Prosjektet omfatter omlegging a E134 på en om lag 13 km lang strekning, hvorav fire tunneler med en samlet lengde på 4,5 km. Prosjektet planlegges utbygd som firefelts veg på om lag 8 km av strekningen og som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt på de siste 5 km. Prosjektet omfatter også bygging av Darbuneføringen som er en omkjøringsveg rundt tettstedet Darbu i Øvre Eiker kommune, og Teigenundergangen for kryssing av jernbanen på fv 286.

Den nye vegen vil i hovedsak gå i ny trase utenom bykjernen. Prosjektet vil føre til at det etableres et bedre differensiert vegnett der trafiksikkerhets- og miljøproblemene langs eksisterende veg bedres ved at gjennomgangstrafikken føres utenom sentrum og lokaltrafikken overføres til deler av det nye hovedvegnettet. I tillegg blir fremkommeligheten for gjennomgangstrafikken bedret.

Det foreligger godkjent kommunedelplan for prosjektet med konsekvensutredning (KU) fra 2005. Reguleringsplanene er under sluttbehandling etter at offentlig ettersyn ble avsluttet i september 2011.

Kostnaden for prosjektet er beregnet med grunnlag i forslag til reguleringsplaner. Det er fattet lokale prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering av prosjektet basert på de opprinnelige forutsetningene. Ny bompengoordning og finansieringsplan er fortsatt under vurdering lokalt på grunn av den store kostnadsøkningen, jf. omtale i neste avsnitt.

Kostnadene for prosjektet har økt med om lag 105 prosent sammenlignet med oppgitt kostnad i NTP 2010-2019. Hovedårsaken er at utbyggingsstandarden på store deler av strekningen har blitt endret til firefelts veg, noe som også har medført at to av tunnelene bygges med to løp i stedet for ett.

I NTP 2010-2019 er prosjektet prioritert med oppstart i perioden 2010-2013. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 er prosjektet foreslått utbygd i perioden 2018-2023 dersom planrammen økes med 20 prosent. Dersom planrammen økes med 45 prosent, foreslås prosjektet utbygd i perioden 2014-2017.

Nøkkeltall og virkninger for E134 Damåsen – Saggrenda

Kostnadsanslag/styringsramme	3 200 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	1 050 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	2 150 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	- 60 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	- 3 400 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	- 990 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	- 0,8 personer
Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år	+ 4 840 tonn
Totale CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	9 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

Rv 13 Ryfast

I Prop. 1 S (2011-2012) la Samferdselsdepartementet til grunn at Ryfast (Ryfylkesambandet) skal bygges som et riksveganlegg, og inngå i rv 13 etter trafikkåpning. Sammen med prosjektet E39 Eiganestunnelen vil Ryfast gi ferjefritt vegsamband mellom Nord-Jæren og Ryfylke.

Det er forutsatt at dagens ferjesamband, rv 13 Lauvvik – Oanes og fv 13 Stavanger – Tau, vil bli lagt ned når Ryfast åpnes for trafikk. I tillegg er det forutsatt at dagens rv 13 fra kryss med E39 i Sandnes kommune til Solbakk i Strand kommune vil bli omklassifisert til fylkesveg. Fylkeskommunen har sluttet seg til dette.

Det er beregnet at prosjektet vil få en årsdøgntrafikk på om lag 4 200 kjøretøy i åpningsåret og at denne kan stige til over 8 000 kjøretøy etter bompengerperioden.

Prosjektet omfatter to undersjøiske toløps tunneler. Tunnelen mellom E39 i Stavanger og Hundvåg (Hundvågtunnelen) er 5,6 km lang, mens tunnelen mellom Hundvåg og Solbakk i Strand kommune (Solbakktunnelen) er 14,1 km lang. Maksimal stigning i Hundvågtunnelen er 6 prosent, og i Solbakktunnelen 8 prosent. Det er planlagt kryss med tilknytninger ved E39 Schancheholen/Motorveien, Buøy, Hundvåg nord og Solbakk. På Hundvåg er det planlagt en dagsone mellom tunnelene. Nødvendige omlegginger av lokalvegnettet inngår i prosjektet.

I tillegg til å inngå i sambandet mellom Nord-Jæren og Ryfylke, vil Hundvågtunnelen gi en ny forbindelse til fastlandet for bydelen Hundvåg, noe som vil avlaste Bybrua. Videre vil Hundvågtunnelen sammen med Eiganestunnelen, avlaste vegnettet i sentrale deler av Stavanger.

Prosjektet er planlagt med grunnlag i en konsekvensutredning (KU) med konseptuelle vurderinger av ulike fjordkryssinger og en fylkesdelplan for areal og transport i Ryfylke. Begge plandokumentene ble godkjent i 2002. Reguleringsplanene for traseen til Ryfast ble godkjent i 2008. Det foreligger også godkjent reguleringsplan for deponering av overskuddsmasser fra tunnelene på Solbakk, Buøy og Hundvåg. Ytterligere areal for deponering av overskuddsmasser er under regulering.

Kostnaden for prosjektet er beregnet med grunnlag i godkjente reguleringsplaner. Ekstern kvalitetssikring (KS2) av kostnadsoverslaget og trafikkgrunnlaget for finansieringen er nettopp avsluttet. Det er lokalpolitisk tilslutning til å finansiere prosjektet med bompenger.

I NTP 2010-2019 er prosjektet forutsatt realisert som et 100 prosent bompengefinansiert prosjekt der det statlige bidraget gis gjennom bidrag til E39 Eiganestunnelen. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 er prosjektet foreslått med oppstart i perioden 2014-2017 innenfor planteknisk ramme.

Det pågår arbeid med oppdatering av de samfunnsøkonomiske virkningene av prosjektet.

Nøkkeltall for rv 13 Ryfast

Kostnadsanslag/styringsramme	5 700 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	500 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	5 200 mill. kr

E16 Sandvika – Vøyen

Dagens E16 mellom Sandvika og Vøyen i Akershus fylke er en av Norges mest trafikkerte tofelts veger med om lag 36 000 kjøretøy. E16 går gjennom Sandvika sentrum og representerer en betydelig barriere og belastning i Sandvika. Prosjektet er en videreføring av naboparsellen Vøyen – Bjørum på om lag 5 km som ble åpnet som firefelts veg i 2009.

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

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

Det foreligger godkjent kommunedelplan for prosjektet fra juni 2009. Reguleringsplanen ble godkjent i juni 2011. Kostnaden for prosjektet er beregnet med grunnlag i godkjent reguleringsplan.

Kostnadene for prosjektet har økt med om lag 70 prosent sammenlignet med oppgitt kostnad i NTP 2010-2019. Den største økningen ligger på tunnelkostnadene. Mer detaljerte grunnundersøkelser og endrede forutsetninger for passering av et større næringsområde, har medført at en stor del av tunnelen må bygges som betongtunnel isteden for fjelltunnel. Dessuten er den forlenget med 300 meter. I et område med svært dårlige grunnforhold, har mer detaljerte grunnundersøkelser vist at det må legges inn mer omfattende sikring av veg i dagen mot utglidning. For øvrig kan en stor del av økningen tilskrives den generelt store kostnadsøkningen for kompliserte veganlegg, spesielt for høytrafikkerte tunneler, som er registrert på kontrakter for nyere veganlegg i Oslo-området i de senere år.

I NTP 2010-2019 er prosjektet prioritert med oppstart i perioden 2010-2013. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 er prosjektet foreslått med oppstart i perioden 2014-2017 innenfor planteknisk ramme. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til delfinansiering av prosjektet med bompenger fra Oslopakke 3.

Nøkkeltall og virkninger for E16 Sandvika – Vøyen

Kostnadsanslag/styringsramme	2 700 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	680 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	2 020 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	-1 580 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	+ 440 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	- 160 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	- 1,9 personer
Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år	- 12 400 tonn
Totale CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	1 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	3 daa

E16 Bagn – Bjørgo

Prosjektet er en del av prosjektet Fønhus – Bagn – Bjørgo som er omtalt i NTP 2010-2019. Strekningen Fønhus – Bagn er også foreslått prioritert i transportetatens forslag til NTP 2014-2023, men som et eget delprosjekt. Prosjektet inngår i utviklingen av en raskere og mer forutsigbar forbindelse mellom Oslo og Bergen.

Strekningen Bagn – Bjørgo gjennom Sør-Aurdal og Nord-Aurdal kommuner er smal og svingete. Det mangler gul midtstripe på om lag 10 km. Spesielt vinterstid kan forholdene være vanskelige for tunge kjøretøy, særlig i et stigningsparti ved Bagn. Årsdøgntrafikken er om lag 2 500 kjøretøy.

Strekningen som er om lag 11 km, vil bli bygd ut som tofelts veg med 8,5 meter bredde for å oppnå bedre trafiksikkerhet og bedre fremkommelighet for alle trafikantgrupper. I sørenden av prosjektet legges vegen om med ny bru på 200 meter over Begna og en 2,7 km lang tunnel med maksimal stigning på 5 prosent. På grunn av stigningen, bygges deler av tunnelen med forbikjøringsfelt. Deretter fortsetter vegen 800 meter fram til en ny tunnel på om lag 700 meter. Videre frem til Bjørgo er det breddeutvidelse og kurveutretting i eksisterende trase.

Kommunedelplanen for prosjektet med konsekvensutredning (KU) ble godkjent i mars 2011. Arbeidet med reguleringsplanen pågår og forventes godkjent i løpet av 2012.

Kostnaden for prosjektet er beregnet med grunnlag i godkjent kommunedelplan. Det arbeides med forslag til finansieringsplan og bompengoordning for prosjektet.

Kostnadene for prosjektet har økt med om lag 85 prosent sammenlignet med oppgitt kostnad i Handlingsprogram 2010-2013 (2019). Økningen skyldes at vegtraseen mellom Bagn og Bjørgo er endret, noe som har medført behov for bygging av to nye tunneler (totalt 3,4 km) og en bru (200 m).

I NTP 2010-2019 er prosjektet prioritert som en del av prosjektet Fønhus – Bagn – Bjørgo med oppstart i perioden 2010-2013. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 er prosjektet Bagn – Bjørgo foreslått med utbygd i perioden 2018-2023 dersom planrammen økes med 20 prosent. Dersom planrammen økes med 45 prosent, foreslås oppstart i perioden 2014-2017.

Nøkkeltall og virkninger for E16 Bagn – Bjørgo

Kostnadsanslag/styringsramme	1 000 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	700 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	300 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	– 840 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 460 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 110 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	– 460 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 0,1 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	+ 8 080 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	3 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	9 daa

Korridor 6

E6 Frya – Sjoa

Prosjektet er første utbyggingsetappe av E6 Ringebru – Otta som er omtalt i NTP 2010-2019. Neste utbyggingsetappe som består av delparsellene Ringebru – Frya og Sjoa – Otta er også prioritert i transportetatens forslag til NTP 2014-2023.

Prosjektet Frya – Sjoa ligger i kommunene Sør-Fron, Nord-Fron og Sel. På lange strekninger har E6 for liten bredde og dårlig kurvatur. Det mangler tilbud til gående og syklende på lange strekninger. Stort sett mangler også parallelle lokalveger. Det er nedsatt fartsgrense på store deler av strekningen. Det er mange avkjørsler, og mange av disse er uoversiktlige og med dårlig geometrisk utforming. I perioden 2001-2010 har 11 personer blitt drept og 26 hardt skadd på strekningen Frya – Sjoa. Det er randbebyggelse på flere delstrekninger, noe som gjør at svært mange er plaget av vegtrafikkstøy. Årsdøgntrafikken er om lag 6 200 kjøretøy ved Hundorp og om lag 5 500 mellom Kvam og Sjoa. Andelen tungtrafikk er høy på 16-19 prosent.

E6 Frya – Sjoa som har en lengde på om lag 34 km, vil bli utbygd til tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Ny E6 blir liggende i ny trasé på nesten hele strekningen. Ny E6 vil krysse Lågen på bru fra øst- til vestsiden sør for Harpefoss og tilbake til østsiden ved Kvam. Det er planlagt fem toplanskryss på strekningen. På Vinstra er det planlagt et vegserviceanlegg med blant annet døgnhvileplass for tungtrafikken.

Prosjektet omfatter to lange tunneler, Hundorptunnelen på 4,5 km under Hundorp, og Teigkamptunnelen på 3,6 km mellom Vinstra og Kvam. Tunnelene er regulert med to tunnellopp, men bygges i to byggetrinn, dvs. at løp nummer to bygges når årsdøgntrafikken overskrider 8 000 kjøretøy. For Teigkamptunnelen er det forventet at dette vil skje når bompengerevisjonen avsluttes, og for Hundorptunnelen noe senere. Løsningen med trinnvis utbygging er den samme som ble godkjent av Stortinget for bygging av Øyertunnelen.

Prosjektet er planlagt i samsvar med konseptvalgutredningen (KVU) for E6 Lillehammer – Otta med ekstern kvalitetssikring (KS1) som ble behandlet av regjeringen i 2009. Det foreligger kommunedelplaner for prosjektet, den siste fra 2010. Reguleringsplanene for prosjektet ble godkjent i 2010 og 2011.

Kostnaden for prosjektet er beregnet med grunnlag i godkjente reguleringsplaner. Det pågår arbeid med ekstern kvalitetssikring (KS2) av kostnadsoverslaget og trafikkgrunnlaget for finansieringen. Det foreligger lokal tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Kostnadene for prosjektet inkludert naboparsellene Ringebru – Frya og Sjoa – Otta, har økt med om lag 40 prosent sammenlignet med oppgitt kostnad i NTP 2010-2019 for Ringebru – Otta. Økningen skyldes i hovedsak at kompleksiteten var undervurdert i tidligere vedtatte kommunedelplaner gjennom for lav detaljering. Kompleksiteten ved kryssingene av Gudbrandsdalslågen og Dovrebanen er vesentlig mer omfattende enn planlagt. Erfaringer fra nyere tids nedbørs- og flomsituasjoner har medført vesentlig lengre konstruksjoner ved kryssinger av elver og bekker. Hensynet til det nasjonale kulturlandskapet i Sør-Fron har medført at tunnelen gjennom Hundorp har blitt 3 km lengre. Endelig valg av vegtrase har også medført dyrere løsninger flere steder grunnet innsigelser.

I NTP 2010-2019 er prosjektet prioritert som en del av prosjektet E6 Ringebru – Otta med oppstart i perioden 2010-2013. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 er delprosjektet E6 Frya – Sjoa foreslått med oppstart i perioden 2014-2017 innenfor planteknisk ramme. Dersom planrammen økes med 20 eller 45 prosent, foreslås forsering av prosjektet.

Nøkkeltall og virkninger for E6 Frya – Sjøa

Kostnadsanslag/styringsramme	4 200 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	1 750 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	2 450 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	- 2 020 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	- 1 800 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	- 1 120 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	- 1 800 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	- 1,8 personer
Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år	- 720 tonn
Totale CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	9 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

E6 Jaktøya – Klett – Sentervegen

Prosjektet er den sørligste delen av prosjektet Jaktøya – Tonstad som er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008-2009) om Nasjonal transportplan 2010-2019. Den nordligste parsellen, Sentervegen – Tonstad, forventes ferdig utbygd til firefelts veg i 2014.

Dagens veg er en tofelts veg med årsdøgntrafikken som varierer mellom 14 500 og 24 000 kjøretøy. Den store trafikkbelastningen sammen med liten krysskapasitet og sterk stigning mellom Klett og Sandmoen, fører til dårlig framkommelighet i flere perioder av døgnet. I tillegg er strekningen ulykkesbelastet og har mange støyutsatte boliger.

Prosjektet omfatter utbygging av E6 til firefelts veg over en strekning på 8,2 km. På strekningen Jaktøya – Klett som er om lag 2 km lang, følges dagens vegtrase med bygging av parallell lokalveg. Fra Klett til Sandmoen som er vel 3 km lang, følges i hovedsak dagens vegtrase, men stigningen reduseres fra 7 til 6 prosent. Fra Sandmoen til Sentervegen som er vel 2 km lang, flyttes E6 litt østover fra dagens trase. Dovrebanen legges om på ny jernbanebru over E6, og like nord for denne bygges en viltovergang. Utbyggingen omfatter også bygging av planskilte kryss på Klett og Hårstad og ombygging av dagens planskilte kryss på Sandmoen. Tilrettelegging for gående og syklende ivaretas ved bygging av 3,5 km gang- og sykkelveg fra Klett og nordover til Heimdal langs fv 900 (Heimdalsvegen).

Prosjektet er planlagt med grunnlag i konseptvalgutredningen (KVU) for Vegsystemet på Sluppen med ekstern kvalitetssikring (KS1) som ble behandlet av regjeringen i 2009. I tillegg inngår prosjektet i en tilleggsutredning for Miljøpakken for transport i Trondheim som skal gjennom ekstern kvalitetssikring (KS1). Reguleringsplaner for prosjektet ble godkjent i april og oktober 2009. For Klettkrysset arbeides det med reguleringsendring som forventes godkjent tidlig i 2013. Kostnaden for prosjektet er beregnet med grunnlag i godkjente reguleringsplaner.

Kostnaden for prosjektet inkludert Sentervegen – Tonstad, har økt med om lag 50 prosent sammenlignet med oppgitt kostnad for Jaktøya – Tonstad i NTP 2010-2019. Hovedårsaken er mer omfattende ombygging av krysset på Sandmoen og tilstøtende lokalt vegnett enn opprinnelig forutsatt. Større detaljering av plangrunnlaget har også ført til økte kostnader.

I NTP 2010-2019 er hele strekningen Jaktøya – Tonstad prioritert med oppstart i perioden 2010-2013. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 er delprosjektet Jaktøya – Klett – Sentervegen foreslått utbygd i perioden 2018-2023 dersom planrammen økes med 20 prosent. Dersom planrammen økes

med 45 prosent, foreslås prosjektet utbygd i perioden 2014-2017. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til delfinansiering av prosjektet med bompenger fra Miljøpakke Trondheim.

Det pågår arbeid med oppdatering av de samfunnsøkonomiske virkningene av prosjektet.

Nøkkeltall og virkninger for E6 Jaktøya – Klett – Sentervegen

Kostnadsanslag/styringsramme	2 100 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	840 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	1 260 mill. kr

Rv 4 Gran – Jaren

Prosjektet Gran – Jaren ligger i Gran kommune og starter ved kommunegrensa med Lunner i sør og avsluttes i Jaren i krysset med fv 34. Årsdøgntrafikken ved kommunegrensen i sør er om lag 10 500 kjøretøy og om lag 12 300 kjøretøy like sør for Gran sentrum. Dagens veg er en forholdsvis smal tofelts veg med dårlig horisontalkurvatur og mangler tilbud for gående og syklende. Strekningen har mye randbebyggelse som er støyutsatt, og mange avkjørsler. Nesten hele strekningen har nedsatt fartsgrense. Strekningen er ulykkesbelastet. I perioden 2002-2010 har det skjedd 49 trafikkulykker med personskade, der 2 personer er drept og 7 personer hardt skadd. De fleste ulykkene er møteulykker, kollisjoner i forbindelse med avkjørsler, samt utforkjøring.

Strekningen er om lag 9 km lang og bygges ut som firefelts veg i ny trasé. I prosjektet inngår bygging av to planskilte kryss, en tunnel på 1,7 km, 10 bruer/kulverter, 2 km gang- og sykkelveg og støyskjermer. Eksisterende riksveg vil få ny funksjon som lokalveg. I tillegg til å bedre trafiksikkerheten og framkommeligheten, vil prosjektet gi betydelig forbedring av lokalmiljøet langs dagens veg generelt og i Gran tettsted spesielt.

Det foreligger godkjent kommunedelplan for prosjektet fra juni 2003. Reguleringsplanene ble godkjent i desember 2006 og april 2010.

Kostnaden for prosjektet er beregnet med grunnlag i godkjente reguleringsplaner. Det pågår arbeid med ekstern kvalitetssikring (KS2) av kostnadsoverslaget og trafikkgrunnlaget for finansieringen. Det foreligger lokal tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet. Bompengoordningen omfatter også utbygging av prosjektet rv 4 Lygna sør.

Kostnadene for prosjektet er om lag 80 prosent høyere enn kostnaden som er oppgitt i Handlingsprogram 2010-2013 (2019). Deler av kostnadsforskjellen skyldes at prosjektet er forlenget med om lag 2,5 km fra Gran sentrum og sørover til kommunegrensen med Lunner. I tillegg er det kostnadsøkninger på grunn av standardendring, økte miljøkrav, tiltak på avlastet vegnett og midlertidig påkobling til eksisterende veg på grunn av etappevis utbygging.

I NTP 2010-2019 er prosjektet prioritert utbygd i perioden 2014-2019. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 er prosjektet foreslått utbygd i perioden 2014-2017 dersom planrammen økes med 20 eller 45 prosent.

Nøkkeltall og virkninger for rv 4 Gran – Jaren

Kostnadsanslag/styringsramme	1 740 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	440 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	1 300 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	-1 320 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	- 320 mill. kr

Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 70 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 0,5 personer
Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år	+ 2 560 tonn
Totale CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	5 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	400 daa

Korridor 7

E6 Helgeland

E6 Helgeland er en utbyggingspakke utviklet i samarbeid med kommunene Grane, Vefsn, Hemnes og Rana. Standarden på den 260 km lange strekningen fra Nord-Trøndelag grense til Bolna, Saltfjellet har gjennomgående dårlig standard. Det er lange delstrekninger med smal veg uten gul midtlinje, i tillegg til trafikkarfarlige kurver og omfattende forfall av vegnettet. Årsdøgntrafikken på E6 gjennom Helgeland varierer fra 1 000 til 4 000 kjøretøy med en andel tunge kjøretøy på om lag 25 prosent.

Utbyggingspakken er delt inn i tre separate deler:

- E6 Helgeland Nord
- E6 Helgeland Sør
- E6 Brattås – Lien

Brattås – Lien er en del av prosjektet Brenna – Brattås – Lien som er omtalt i NTP 2010-2019. Utbedring av Brenna – Kappskarmo vil bli ferdigstilt i 2013 og strekningen videre frem til Brattås vil inngå i E6 Helgeland Sør.

E6 Helgeland Nord omfatter strekningen Korgfjellet – Bolna. E6 Helgeland Sør omfatter strekningen Nord-Trøndelag grense – Korgfjellet med unntak av E6 Brattås – Lien som er organisert som et frittstående prosjekt. De tre delprosjektene utgjør til sammen nesten 200 km veg som skal bygges om til 8,5 meter bred tofelts veg. Av dette er om lag 50 km bygging av ny veg, mens det resterende er utbedring av eksisterende veg. Brattås – Lien omfatter bygging av E6 i ny trase vest for tettstedene Trofors og Grane over en strekning på om lag 15 km, samt ombygging av lokalt vegnett. I prosjektet inngår to korte tunneler på 250 meter og to bruer for kryssing av Vefsna og Svenningdalselva.

Det legges opp til flere typer kontraktstrategier, deriblant en type utviklingskontrakt der entreprenør er ansvarlig også for drifts- og vedlikeholdsfasen.

For Helgeland Nord foreligger det godkjente reguleringsplaner fra 2008 og 2009 for strekningene Urlandå – Skamdalen og Raudfjellforsaen – Krokstrand sør i Hemnes og Rana kommuner. Reguleringsplan for de øvrige delparsellene fremmes for godkjenningsvedtak i Rana kommune i perioden mars-mai 2012. For Helgeland Sør pågår reguleringsplanarbeidet for hele strekningen med unntak av to delparseller som allerede har godkjent reguleringsplan. Disse to er Mjåvatn – Angermoen i Vefsn kommune og Kappskarmo – Brattås i Grane.

For Brattås – Lien i Grane kommune ble kommunedelplanen med konsekvensutredning (KU) godkjent i desember 2010. Reguleringsplanen forventes godkjent i løpet av høsten 2012.

Kostnaden for Helgeland Nord og Brattås – Lien er beregnet med grunnlag i forslag til reguleringsplaner. For Helgeland Sør er det større usikkerhet knyttet til kostnadene. Det foreligger lokal tilslutning fra tre av fire berørte kommuner, samt fylkestinget, til delvis bompengefinansiering av E6 Helgeland.

Kostnaden for prosjektet inkludert naboparsellen Brenna – Brattås, har økt med om lag 50 prosent sammenlignet med oppgitt kostnad i NTP 2010-2019 for Brenna – Brattås - Lien. Hovedårsaken er at tidligere overslag ble gjort på et tidspunkt da det fortsatt forelå mange ulike alternativer i arbeidet med kommunedelplanen for Brattås - Lien. Større detaljering av plangrunnlaget har også ført til økte kostnader.

I NTP 2010-2019 er deler av Helgeland Nord (Mo – Bolna) og deler av Helgeland Sør (Mosjøen – Osen) prioritert med oppstart i perioden 2014-2019. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 er Helgeland Nord foreslått med oppstart i perioden 2014-2017 innenfor planteknisk ramme og med forsering dersom planrammen økes med 20 eller 45 prosent. Helgeland Sør foreslås med oppstart i

perioden 2018-2023 innenfor planteknisk ramme og med oppstart i perioden 2014-2017 dersom planrammen økes med 20 eller 45 prosent. Utbyggingen delfinansieres med statlige midler innenfor rammene til forfall og programområder.

Brattås – Lien er i NTP 2010-2019 prioritert med oppstart i perioden 2010-2013. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 er prosjektet foreslått med oppstart i perioden 2018-2023 dersom planrammen økes med 20 prosent og med oppstart i perioden 2014-2017 dersom planrammen økes med 45 prosent.

Nøkkeltall og virkninger av E6 Helgeland Nord

Statlig finansiering (store prosjekter) 2014-2023	850 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	550 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	- 1 000 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	- 430 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	- 160 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	- 270 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	- 0,3 personer
Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år	+ 240 tonn
Totale CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	6 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

Nøkkeltall og virkninger av E6 Helgeland Sør

Statlig finansiering (store prosjekter) 2014-2023	700 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	400 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	- 1 110 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	- 1 130 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	- 430 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	- 720 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	- 0,7 personer
Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år	- 5 480 tonn
Totale CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	10 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	16 daa

Nøkkeltall og virkninger av E6 Brattås – Lien

Kostnadsanslag/styringsramme	1 000 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	700 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	300 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	- 600 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	- 410 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	- 250 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	- 410 mill. kr

Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 0,3 personer
Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år	- 1 120 tonn
Totalt CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	5 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

Rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset

Prosjektet er en del av Bypakke Bodø, som er utarbeidd i samarbeid mellom Bodø kommune (initiativtaker), Nordland fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbaneverket. Bypakken har sin bakgrunn i ønsket om å samle mange års samferdsels- og transportplanlegging inn under en felles overbygning med tanke på gjennomføring. Bodø har hatt en sterk befolkningsvekst og stor utvikling de siste årene, og behovet for å se framover i forhold til byens infrastruktur er stort. Pakkens innhold er variert og sammensatt og består av ulike tiltak på riks-, fylkes- og kommunale vegger, samt tiltak for miljø, kollektiv, jernbane, med mere.

På riksvegnettet inneholder bypakken et stort prosjekt, utbygging av rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset. Årsdøgntrafikken mellom Hunstadmoen og Bodøelv ligger på 22 000 – 27 500 kjøretøy. Videre mot Thallekrysset er årsdøgntrafikken om lag 18 000 kjøretøy, og på riksvegarmen mot flyplassen om lag 11 000 kjøretøy.

Total lengde av prosjektet er 4,8 km. Mellom Hunstadmoen og Bodøelv legges vegen i en 2,8 km lang to-løps tunnel. Tunnelen vil redusere trafikken på dagens veg med om lag 17 000 kjøretøy. Dette vil eliminere køproblemer både på gammel og ny veg, samtidig som det gir miljøgevinster i forhold til beboerne og myke trafikanter langs den gamle vegen. Strekningen Bodøelv – Thallekrysset og Bodøelv – City nord (riksvegarm mot flyplassen), bygges om til firefelts veg med rundkjøringer. Dette vil fjerne køer i alle kryss og gi god fremkommelighet for kollektivtrafikken. Alle kryssinger av riksvegen for gående og syklende vil bli planskilte. Parallelt med riksvegen bygges nye gang- og sykkelveger og eksisterende forbedres.

Prosjektet inngår i konseptvalgutredningen (KVU) for rv 80 Løding – Bodø sentrum. Ekstern kvalitetssikring (KS1) ble ferdig i 2011 (ikke behandlet av regjeringen). Det foreligger godkjent kommunedelplan for prosjektet fra 2008 og godkjent reguleringsplanen fra februar 2010.

Kostnaden for prosjektet er beregnet med grunnlag i godkjent reguleringsplan. Det er lokalpolitisk tilslutning til å finansiere prosjektet med bompenger innenfor Bypakke Bodø.

I NTP 2010-2019 er prosjektet prioritert innenfor Vegpakke Salten, fase 2 med oppstart i perioden 2010-2013. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 foreslås statlige midler til prosjektet i perioden 2018-2023 innenfor planteknisk ramme. Med forbehold om Stortingets godkjenning kan det være aktuelt å starte utbyggingen med bompenger i første fireårsperiode. Dersom planrammen økes med 45 prosent, foreslås forsering av statlige midler til perioden 2014-2017.

Nøkkeltall og virkninger av rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset

Kostnadsanslag/styringsramme	1 550 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	150 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	1 400 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	– 530 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 1 120 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 390 mill. kr

Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	– 1 120 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 0,4 personer
Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år	+ 600 tonn
Totale CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	7 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa



Korridor 8

E6 Hålogalandsbrua (inkludert rassikring Trældal – Leirvik)

E6 mellom Narvik og Bjerkvik har dårlig standard både med hensyn til vegbredde, kurvatur og bæreevne. Standarden er dårligst på sørsiden av Rombaken, der vegen er svært ulykkesbelastet. Strekingen Trældal – Leirvik på nordsiden av fjorden er rasutsatt. Som følge av at Narvik har utviklet seg til et knutepunkt for distribusjon av gods, har trafikkveksten vært høy de siste årene. Årsdøgntrafikken på strekingen er i dag om lag 3 000 kjøretøy.

Prosjektet omfatter bygging ny bru over Rombaken med tilstøtende veger. Total veglengde er 6,4 km der brua utgjør 1,5 km. Utbyggingsstandard er tofelts veg med 8,5 meter bredde. I tillegg inngår 1,5 km utbedring på strekingen Trældal – Leirvik inkludert en tunnel på 1,1 km for å eliminere skredfaren på strekingen. Prosjektet fører til en innkorting av E6 med 18 km, noe som vil øke trafiksikkerheten og redusere reisetiden mellom Narvik og Bjerkvik og Harstad/Narvik lufthavn på Evenes med om lag 20 minutter.

Det foreligger godkjent kommunedelplan med konsekvensutredning (KU) fra mars 2006 og godkjent reguleringsplan fra 2008. For veg i dagen frem til tunnelen på Trældal – Leirvik, foreligger det godkjent reguleringsplan fra 2005.

Kostnaden for prosjektet er beregnet med grunnlag i godkjent reguleringsplan. Arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) av kostnadsoverslaget og trafikkgrunnlaget for finansieringen er i slutfasen. Det er lokalpolitisk tilslutning til å finansiere prosjektet med bompenger.

I NTP 2010-2019 er prosjektet prioritert med oppstart i perioden 2010-2013. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 er prosjektet foreslått med oppstart i perioden 2014-2017 innenfor planteknisk ramme. Dersom planrammen økes med 20 eller 45 prosent, foreslås prosjektet forsert.

Nøkkeltall og virkninger av E6 Hålogalandsbrua (inkludert rassikring Trældal – Leirvik)

Kostnadsanslag/styringsramme	2 480 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	1 590 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	890 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	+ 410 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	- 3 080 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	- 1 720 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	- 2 160 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	- 0,4 personer
Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år	- 3 240 tonn
Totale CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	12 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

E6 Indre Nordnes – Skardalen

Skredsikring av E6 i Kåfjord i Nord-Troms ble påbegynt for om lag ti år siden, og det er utført skredsikring på flere strekninger. Det som i hovedsak gjenstår, er å sikre mot skredfaren på strekningen rundt Nordnesfjellet. Årsdøgntrafikken på strekningen er om lag 800 kjøretøy.

Prosjektet omfatter bygging av en 6-7 km lang tunnel under Nordnesfjellet, fra vestsiden av fjellet frem til Bergli i Manddalen på østsiden, ny bru over Manddalselva og nødvendige tilknytninger til eksisterende E6 i begge ender. Prosjektet vil korte inn E6 med 9-10 km.

Reguleringsplanforslaget legges ut til offentlig ettersyn i april 2012. Forslaget fremmes med to alternative tunneltraseer. Dette skyldes blant annet forholdet til en mulig utglidning av to store fjellpartier, Jettan og Indre Nordnes, som er en viktig premis for lokalisering av tunnelpåhugget på vestsiden av fjellet. Scenarier for dette legges fram i løpet av vinteren 2012.

Ettersom lokalisering av tunnelpåhugget på vestsiden ikke er avklart, er det fortsatt knyttet usikkerhet til kostnadsoverslaget for prosjektet. Prosjektet er foreslått fullfinansiert med statlige midler.

I NTP 2010-2019 er prosjektet prioritert utbygd i perioden 2014-2019. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 er prosjektet foreslått med oppstart i perioden 2014-2017 innenfor planteknisk ramme. Dersom planrammen økes med 20 eller 45 prosent, foreslås en forsering av prosjektet.

Nøkkeltall og virkninger av E6 Indre Nordnes – Skardalen

Kostnadsanslag/styringsramme	800 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	800 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	0 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	- 630 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	- 540 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	- 240 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	- 540 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	- 0,2 personer
Endring i CO2-utslipp fra trafikken per år	- 2 240 tonn
Totale CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	4 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

E8 Sørbotn – Laukslett

E8 er den viktigste innfartsvegen til Tromsø. Den går gjennom et tett befolket område med mange boligavkjørsler. Veggen er smal, har nedsatt fartsgrense og er ulykkesbelastet. Ny veg vil gi bedre framkommelighet, trafiksikkerhet og bomiljø i Ramfjorden. Årsdøgntrafikken på strekningen varierer med om lag 3 500 kjøretøy i sørenden av parsellen og om lag 4 800 kjøretøy i nordenden.

Prosjektet omfatter bygging av 9,7 km ny veg på vestsiden av Ramfjorden, det vil si på den andre siden av fjorden i forhold til dagens E8. Traseen legges i hovedsak utenom den lille bebyggelsen i dette området. Veggen bygges som 10 meter bred tofelts veg med midtrekkeverk og forbikjøringsfelt. Prosjektet omfatter en 880 meter lang bru over Ramfjorden i nord. Brua får en vegbredde på 12,5 meter for å sikre gjennomgående midtrekkeverk. Brukryssingen vil kunne få noen negative konsekvenser for landskapsbildet. Prosjektet omfatter også bygging av 1,4 km gang- og sykkelveg

langs eksisterende E8 fra Leirbakken til Fagernes, som vil bli omklassifisert til fylkesveg 91 når den nye vegen blir åpnet for trafikk. Prosjektet medfører innkorting av E8 med om lag 2 km.

Kommunedelplan med konsekvensutredning (KU) ble godkjent i 2008. Reguleringsplanen har vært ute til offentlig ettersyn og ligger nå til sluttbehandling i kommunen.

Kostnaden for prosjektet er beregnet med grunnlag i forslag til reguleringsplan. I januar 2012 vedtok kommunestyret i Tromsø å avvise forslaget om delvis finansiering av prosjektet med bompenger. Saken er ikke behandlet i Troms fylkeskommune. Forutsetningen om delvis bompengefinansiering er foreløpig opprettholdt i transportetatens forslag til NTP 2014-2023.

I NTP 2010-2019 er prosjektet omtalt med oppstart i perioden 2010-2013. I transportetatens forslag til NTP 2014-2023 er prosjektet foreslått utbygd i perioden 2018-2023 innenfor planteknisk ramme. Dersom planrammen økes med 20 prosent, foreslås prosjektet utbygd i perioden 2014-2017. Denne prioriteringen er imidlertid betinget av at det blir lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Nøkkeltall og virkninger av E8 Sørbotn - Laukslett

Kostnadsanslag/styringsramme	1 050 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	550 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	500 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	- 40 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	- 710 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	- 180 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	- 0,6 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	+ 40 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	7 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa



Klimagassbudsjett for veg- og jernbaneprosjekter i NTP 2014-2023

Transportetatene har utviklet en felles metode for å beregne klimagassutslipp fra bygging, drift og vedlikehold av veg og jernbaneprosjekter. Metoden baserer seg på livsløpsmetodikk (life-cycle assessment - LCA).

Forutsetninger

Klimagasser er oppgitt i tonn CO₂-ekvivalenter. Tabellen viser utslipp som følge av utbygging, drift og vedlikehold av tiltak på jernbane og riksveg.

- Analyseperioden er 25 år.
- Utslippene er beregnet etter metode som gir sammenliknbare resultater for Jernbaneverket og Statens Vegvesen.
- Utslipp fra bygging er totalt utslipp fra utbyggingsperioden.
- Utslipp fra drift og vedlikehold er årlig utslipp som følge av drift og vedlikehold av infrastrukturen (ikke drift av tog). Hvis ikke tiltaket inneholder tunnel, vil det for jernbane ikke beregnes utslipp i drifts- og vedlikeholdsfasen, fordi man ikke får utskifting av komponenter i perioden.
- Årlig reduserte utslipp for jernbaneprosjekter er beregnet i nytte-kostanalysene (NKA) som følge av overført trafikk fra veg. Et jernbaneprosjekt blir klimanøytralt i året da utslippene fra utbygging, drift og vedlikehold i analyseperioden blir nedskrevet til null som følge av reduserte utslipp på grunn av overført trafikk fra veg.
- For veg er det beregnet utslipp fra drift og vedlikehold for strømforbruk, reasfaltering og for eventuelle ferjesamband som utgår. Disse utslippene beregnes i 1000 tonn, slik at utslipp på for eksempel 490 tonn framstår som null. Dette vil bli endret i neste versjon av beregningsprogrammet.
- Strømforbruk regnes om til klimagassutslipp ved hjelp av en norsk elmiks.
- "Nasjonale utslipp" er de utslippene som fysisk slippes ut i Norge og som har direkte tilknytning til anleggsutførelsen, det vil i det vesentlige si utslipp fra transportarbeid og anleggsmaskiner. De nasjonale utslippene er inkludert i det som er oppgitt som utslipp fra utbygging, men skilt ut for å vise mengden utslipp som tilhører Norges klimaregnskap.
- Positive fortegn i tabellen betyr økte utslipp, negative fortegn betyr reduserte utslipp.

Resultater

Jernbane

På grunnlag av tverretattlig NTP-metode for å beregne utslipp fra bygging, drift og vedlikehold av jernbane, viser resultatet at klimagassutslippene fra utbygging av de forskjellige rammene i NTP 2014-2023 er om lag 97 000 tonn i planteknisk ramme og 227 000 tonn om rammen økes med 45 prosent. På grunn av reduserte utslipp som følge av overført trafikk fra veg, blir utslippene fra utbygging og drift og vedlikehold nedskrevet raskt.

Etter to år i drift vil prosjektene samlet sett være klimanøytrale, det vil si at transport av varer og personer med jernbane er uten utslipp av klimagasser, gitt grønn elektrisitet. Etter to år vil utslippene fra transportsektoren reduseres med 53 00–130 000 tonn årlig, avhengig av valgt finansieringsramme.

Veg

De samlede klimagassutslippene fra vegbygging er beregnet til om lag 145 000 tonn i planteknisk ramme og 410 000 tonn om rammen økes med 45 prosent. Enkelte prosjekter har relativt store utslipp, som følge av bygging av bru eller tunnel, eller på grunn av prosjektets lengde. De årlige endringene i utslippene fra drift og vedlikehold er små (framkommer som null i tabellen), med unntak av Rogfast, hvor beregningene viser en reduksjon som følge av ferjesambandet som forsvinner. Denne reduksjonen mer enn oppveies imidlertid av økte utslipp fra nyskapt biltrafikk.

Tabell 1: Beregningsresultater for enkeltprosjekter i planteknisk ramme

Prosjekt	Utslipp fra bygging av prosjektet [tonn CO ₂ -ekv.]	Herav nasjonale utslipp [tonn CO ₂ -ekv.]	Årlig endring i utslipp fra drift og vedlikehold pga. det nye prosjektet [tonn CO ₂ -ekv.]	Årlig endring i utslipp fra vegtrafikken som følge av prosjektet [tonn CO ₂ -ekv.]	Klimanøytralt etter X år i drift (jernbane)
Jernbane					
Bundne prosjekter ¹	78 400	3 200	5	-27 800	3 år
Gods trinn 1	10 800	500	0	-25 400	1 år
Ulriken-tunnel	7 900	300	2	-250	33 år
Sum jernbane	97 100	4000	7	-53 400	2 år
Veg					
Rv 22 x rv 159 Garderåsen	1 000	0	0	2 000	
Rv 110 Simo-Ørbekk	0	0	0	1 000	
E18 Gulli-Langåker	11 000	1 000	0	8 200	
E18 Bommestad-Sky	12 000	1 000	0	80	
E39 Eiganestunnelen	9 000	1 000	300	40	
E18 Varoddbrua	2 000	0	0	1 600	
Rv23 Dagslett-Linnes	1 000	0	0	12 200	
E39 Vågsbotn-Hylkje (Eikåstunnelen)	1 000	0	0	-2 700	
E39 Svegatjønn-Rådal	22 000	2 000	0	-2 800	
E39 Harangen-Høgkjølen	1 000	0	0	-1 000	
E134 Skjold-Solheim	1 000	0	0	40	
E134 Gvammen-Århus	6 000	1 000	0	-300	
E134 Haugalandspakken	1 000	0	0	100	
E134 Stordalstunnelen	1 000	0	0	40	
E16 Sandvika-vøyen	0	0	0	-12 400	

E16 Fønhus-Bagn	1 000	0	0	100	
E6 Minnesund-Labbdalen	7 000	0	0	21 600	
E6 Frya-Sjoa	9 000	1 000	0	-700	
E6 Vindalsliene-Korporals bru	0	0	0	1 000	
Rv 4 Lygna sør	0	0	0	900	
Rv 706 Sluppen-Stavne	1 000	0	0	1 000	
Rv 3 Åsta bru m tilknytninger	1 000	0	0	-1 100	
E136 Tresfjordbrua	4 000	0	0	-4 300	
E6 Vegpakke Nord for Korgfjellet	6 000	0	0	200	
Rv 80 Hundstadmoen-Thallekrysset	7 000	1 000	0	600	
E6 Hålogalandsbrua inkl. Leirvika	12 000	0	0	-3 200	
E8 Sørbotn-Laukslett	7 000	0	0	0	
E16 Smedalsosen-Maristova-Borlaug	1 000	0	0	-100	
E16 Varpe bru-Otrøosen-Smedalsosen	1 000	0	0	-200	
E16 Øye-Eids bru	1 000	0	0	200	
E6 Møllnes-Kvenvik-Hjemmeluft	1 000	0	0	-800	
E10 Trældalstunnelen	1 000	0	0	-100	
E6 Indre Nordnes-Skardalen	4 000	0	0	-2 200	
Sum veg	133 000	8 000	300	37 200	
Sum jernbane og veg planteknisk	230 100	12 000	307	-16 200	

¹Bundne prosjekter jernbane er Langset-Kleverud, Holm-Nykirke og Farrisidet-Porsgrunn, pluss innføring av ny grunnrute.

Tabell 2: Beregningsresultater for enkeltprosjekter om rammen økes med 45 prosent

Prosjekt	Utslipp fra bygging av prosjektet [tonn CO ₂ -ekv.]	Herav nasjonale utslipp [tonn CO ₂ -ekv.]	Årlig endring i utslipp fra drift og vedlikehold pga. det nye prosjektet [tonn CO ₂ -ekv.]	Årlig endring i utslipp fra vegtrafikken som følge av prosjektet [tonn CO ₂ -ekv.]	Klimanøytralt etter X år i drift (jernbane)
Jernbane					
Bundne prosjekter ¹	78 400	3 200	5	-27 800	3 år
Gods trinn 1+2	21 400	1000	0	-44 300	1 år
Ulriken-tunnel	7 900	300	2	-250	33 år
Hele Follobanen	49 000	1 400	6	-28 400	2 år
Hell-Værnes + elektrifisering	13 200	2 000	0	-7 800	2 år
IC ½ t ²	56 700	1 900	3	-21 000	3 år
Sum jernbane	226 600	9 800	16	-129 600	2 år
Veg – i tillegg til planteknisk ramme:					
E6 Manglerudtunnelen	5 000	0	0	-700	
E18 Riksgrensen-Ørje	1 000	0	0	1 100	
E18 Knapstad-Retvedt	1 000	0	0	-200	
Rv 2 Herbergåsen-	5 000	0	0	1 400	

Nybakk					
Rv 2 Slomarka-Herbergåsen	4 000	0	0	1 400	
Rv 35 Eggemoen-Jevnaker-Olimb	2 000	0	0	-2 800	
E18 Rugtvedt-Dørdal	5 000	0	0	-400	
E18 Gartnerløkka-Breimyrkrysset	1 000	0	40	-500	
E39 Livold-Fardal	1 000	0	0	600	
E39 Omlegging Vikeså	2 000	0	0	1 100	
E39 Hove-Sandved	1 000	0	0	-160	
E39 Smiene-Harestad	4 000	0	0	3 000	
E18 Tvedestrand-Arendal	6 000	0	0	10 600	
E39 Udland-Oftedal	2 000	0	0	600	
E39 Drangsdalen-Heskestad	2 000	0	0	-1 000	
E39 Ålgård-Hove	5 000	0	0	6 200	
E39 Bjørset-Skei	1 000	0	0	600	
E39 Eikefet-Romarheim bru	1 000	0	0	-1 000	
Rv 555 Sotrasambandet	19 000	0	0	7 000	
E39 Rogfast	17 000	1 000	-4 400	27 900	
E39 Nyborg-Klauvaneset	11 000	1 000	0	1 000	
E39 Betna-Vinjeøra	2 000	0	0	100	
E39 Ørskogfjellet krabbefelt	0	0	0	800	
E134 Damåsen-Saggrenda	9 000	1 000	0	4 800	
E16 Bagn-Bjørge	3 000	0	0	8 100	
E16 Bjørum-Skaret	2 000	0	0	2 700	
E16 Skaret-Rørvik	5 000	0	0	10 600	
E16 Rørvik-Stein-Hvervenmoen	9 000	1 000	0	4 600	
E16 Fagernes-Hande	7 000	1 000	0	600	
E6 Kolomoen-Brumunddal	10 000	1 000	0	-1700	
E6 Ringeby-Frya	2 000	0	0	-160	
E6 Sjøa-Otta	3 000	0	0	640	
E6 Håggåtunnelen-Skjerdingstad 1+2+3	5 000	0	0	2000	
Rv4 Gran-Jaren	5 000	0	0	2 500	
Rv 3/rv 25 Ånestad-Grundset	2 000	0	0	1 800	
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen-Ånestad	3 000	0	0	3 600	
Rv3 Grundset-Gita bru	2 000	0	0	1 100	
E136 Breivika-Lerstad	4 000	0	0	6 400	
Rv 70 Tingvoll-Meisingset	1 000	0	0	40	
E6 Sørrelva-Borkamo	3 000	0	0	200	
E6 Ballangen	2 000	0	0	40	
E6 Kråkmofjellet	4 000	0	0	300	
E6 Sommerset-Ulvsvåg	1 000	0	0	-1 100	
E10 Fiskfjord-	8 000	1 000	0	-1 300	

Gullesfjord					
Sum veg inkludert planteknisk ramme	321 000	15 000	-4 060	140 400	
Sum jernbane og veg +45 %	547 600	24 800	-4 044	10 800	

¹Bundne prosjekter jernbane er Langset-Kleverud, Holm-Nykirke og Farriseidet-Porsgrunn, samt innføring av ny grunnrute.

²+45 prosent, pluss virkninger fra utbygging av ½ t frekvens Fredrikstad, Tønsberg, Hamar

Klimagassbudsjett for høyhastighetstog

I perioden 2009-2011 har det vært en betydelig utvikling i LCA for jernbaneinfrastruktur gjennom norske² og europeiske studier^{3,4}, og datagrunnlaget for å gjøre LCA av jernbaneinfrastruktur har blitt bedre. Den siste LCA-studien for jernbaneinfrastruktur er klimaanalysen i høyhastighetsutredningen⁵. En sammenlikning av denne og transportetatenes tilnærming, viser at utslippsnivået i transportetatenes beregninger er noe lavere. Dette skyldes i hovedsak enkelte ulike forutsetninger og avgrensninger. Transportetatene har i sine beregninger forutsatt tunneler uten helstøpt betonghvelv. I høyhastighetsutredningen benyttes langt mer betong til tunnelkonstruksjon, noe som er utslippsdrivende. Transportetatene inkluderer utslipp av trafikken "på" infrastrukturen, men ikke av produksjon, drift og vedlikehold av kjøretøyene. Se tabell nedenfor for informasjon om de faktorene som er utslagsgivende.

Transportetatene vil jobbe videre med standardisering og harmonisering av metode, samt forbedring av datagrunnlag. Det vises til FoU-programmet i NTP 2014-2023.

Tabell 2: Sammenstilling av transportetatenes og høyhastighetsutredningens klimaanalyser

Forutsetninger/ avgrensninger	Transportetatenes metode	Høyhastighetsutredningen
Elektrisitetsmiks	Norsk ⁶	Nordisk ⁷
Underbygning ⁸	Gjennomsnittlig	Urban og landlig
Tunnel	Uten helstøpt hvelv	Med helstøpt hvelv
Drift og vedlikehold	Noe underestimert	Med
Energiforbruk og utslipp for produksjon, drift og vedlikehold av kjøretøy	Ikke med	Med

² Miljøbudsjett for Follobanen, Asplan Viak. Versjon 2.0, 06.05.2011

³<http://www.botniabanan.se/vitbokmiljo/dokument/5%202%201%20Environmental%20product%20declarations%20for%20the%20Bothnia%20Line%20-%20Final%20report.pdf>

⁴ Carbon Footprint of High-Speed railway infrastructure (Pre-Study). International Union of Railways, UIC 2009.

⁵ http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/17334/Phase3report_Climate_MiSA_24jan2012.pdf

⁶ Transportetatene beregner med norsk el-miks=20gCO₂/kWh

⁷ I høyhastighetsutredningen benyttes 166g/kWh for nordisk el-miks.

⁸ Underbygning omfatter planeringen slik denne legges i terrenget i fylling og/eller skjæring, på bru eller i tunnel inklusive dreneringsanlegg.

Foto side 10 Knut Opeide/Statens vegvesen
Foto side 23 Knut Opeide/Statens vegvesen
Foto side 40 Knut Opeide/Statens vegvesen
Foto side 44 Jernbaneverket

