



Statens vegvesen

Stamvegutredninger

Behov for utvikling av stamvegnettet



Oktober 2006



Forord

E6 Svinesund. Foto: www.fotobanken.no

Transportetatene fikk 31. januar 2006 i oppdrag fra Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet å utarbeide et forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019. Etatenes forslag vil være et grunnlagsdokument for regjeringens arbeid med stortingsmelding om Nasjonal transportplan 2010-2019. Regjeringen ønsker å legge fram stortingsmeldingen ved årsskiftet 2008-2009.

Som et ledd i arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019 har alle transportetatene laget utredninger om behov og muligheter for stamnettets utvikling i et trettiårsperspektiv, dvs. fram mot 2040. Avinor har laget en sektorutredning med samme tidsperspektiv. Utredningene viser hvordan etatene og Avinor ser på mulighetene for den langsiktige utviklingen av de egne nasjonale infrastrukturnettene i Norge. I det videre arbeidet med Nasjonal transportplan vil etatene og Avinor også analysere konkurranseflater og samordningsmuligheter mellom transportformene. I denne sammenhengen vil det bli sett spesielt på hvordan de nasjonale transportnettene kan kobles sammen på en god måte. De foreliggende utredningene gir ikke økonomiske prioriteringene mellom transportformer, strekninger og prosjekter. For den første tiårsperioden vil dette skje i det videre arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019. Etatene og Avinor vil presentere sine anbefalinger i et felles planforslag desember 2007.

Transportetatene og Avinor ønsker debatt og diskusjon om den langsiktige utviklingen av det nasjonale transportnettets. Av hensyn til tidsplanen for arbeidet med NTP 2010-2019 bør eventuelle synspunkter på og kommentarer til utredningene sendes til etatene og Avinor før 1. februar 2007. Synspunkter som kommer senere er vanskelig å ta hensyn til.

Statens vegvesen har utarbeidet stamvegutredninger for hver av de 18 rutene som stamvegnettet er delt inn i fra 2010. Disse er lagt til grunn for denne rapporten, der vi viser hvordan Statens vegvesen ser på den langsiktige utviklingen av stamvegnettet i Norge.

Stamvegutredningene kan sees som en dokumentasjon av behov, der vi har gruppert behovene innenfor hver stamvegrute i tre grupper. Hvis behovene skal kunne ivaretas innenfor en 30-årsperiode trengs det en vesentlig større ressursinnsats enn i dag. Vi viser noen alternative strategier for å prioritere innsatsene i stamvegnettet som helhet. Disse vil bli videreutviklet i arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019. Statens vegvesen ønsker derfor først og fremst en diskusjon om mulige prioriteringsstrategier for å oppfylle samfunnets transportpolitiske mål. En slik diskusjon vil kunne være et godt grunnlag for en mer konkret prioritering av tiltak i Nasjonal transportplan.

I tillegg til denne rapporten er det utarbeidet 18 vedleggsrapporter med nærmere omtale av hver enkelt stamvegrute. I vedlegg 4 til denne rapporten er det angitt hvor disse 18 vedleggsrapportene kan bestilles. Alle rapportene er også lagt ut på Statens vegvesens hjemmesider.



Alanterhavsvegen



E10 Vesterålen

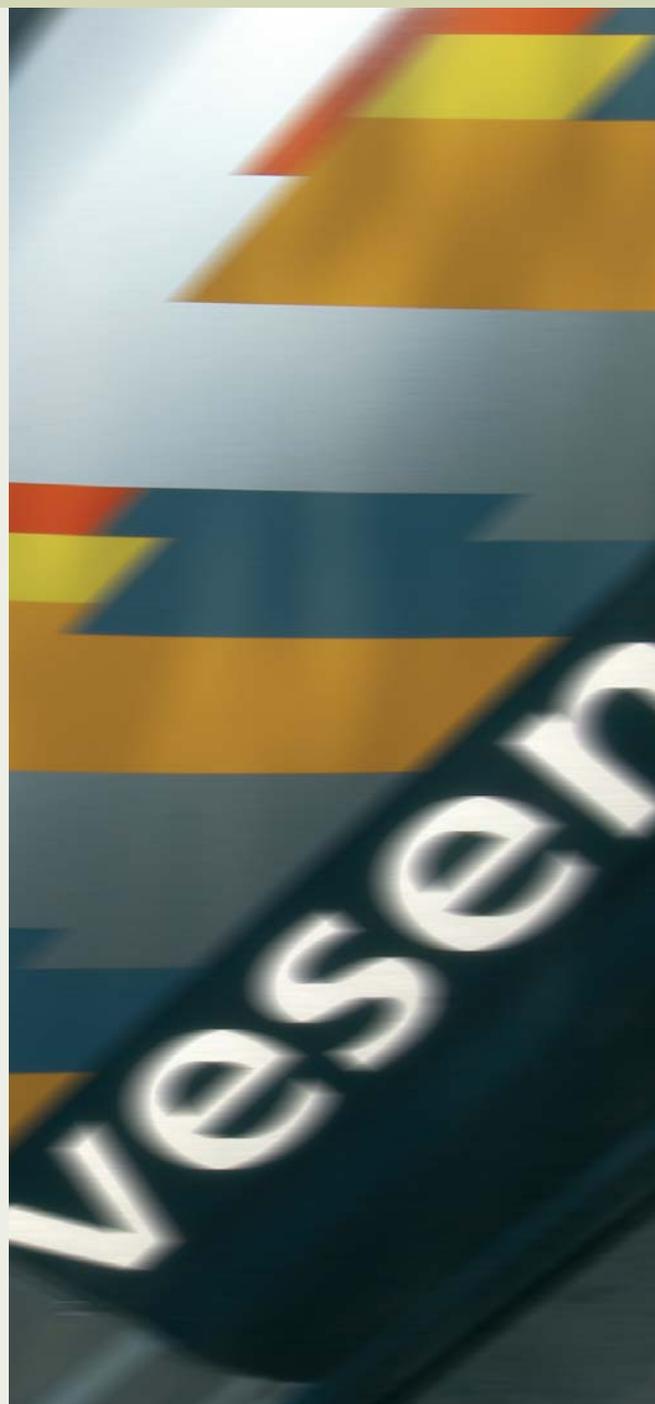


Nordkapptunnelen

INNHOLD

Hovedrapport	7
Hensikten med stamvegutredningene	7
Store utfordringer	8
Langsiktige mål for utviklingen av stamvegnettet	10
Kostnader og finansieringsmuligheter	12
Virkninger	13
Alternative prioriteringsstrategier	15
Vedlegg 1 – Grunnlagsrapport	19
1. Stamvegnettet i dag	20
1.1 Ny ruteinndeling tilpasset transportkorridorene i NTP	21
1.2 Stamveggenes funksjon og trafikk	22
1.3 Vegkapital og vegstandard	24
1.4 Trafikksikkerhet	26
1.5 Miljø	26
2. Langsiktige mål for stamvegnettets utvikling	29
2.1 Overordnede mål i den nasjonale transportpolitikken	30
2.2 En utvikling av hele stamvegnettet til god standard	31
2.3 Mer sammenhengende utbygging av stamvegene	34
2.4 Utbedring av lavtrafikkerte veger langs eksisterende trasé	34
2.5 Tiltak for bedre kobling til andre transportformer	35
2.6 Mindre tiltak for sikkerhet, miljø, gang- og sykkeltrafikk, kollektivtrafikk m.m.	36

3. Stort behov for ressurser	39
3.1 Kostnader for å utvikle hele stamvegnettet til god standard	40
3.2 Finansieringsmuligheter	40
4. Virkninger	41
5. Strategier for utvikling av stamvegnettet i et 30-årsperspektiv	45
5.1 Utbedring av lavtrafikkerte veger med lav geometrisk standard først	47
5.2 Utbygging av høytrafikkerte veger med mange ulykker og køproblemer først	48
5.3 Utbygging og utbedring av de viktigste vegene først	49
6. Behovsvurdering sortert i tre grupper	49
6.1 Kriterier for behovsvurdering	50
Vedlegg 2	53
Tverrprofiler i Statens vegvesens forslag til nye vegnormaler	54
Vedlegg 3	57
Rutevis gjennomgang av utviklingsstrategier og prioriteringer	57
Vedlegg 4	
Hvor kan man bestille stamvegutredninger for enkelte ruter?	151





E18 i nordre Vestfold

Hovedrapport

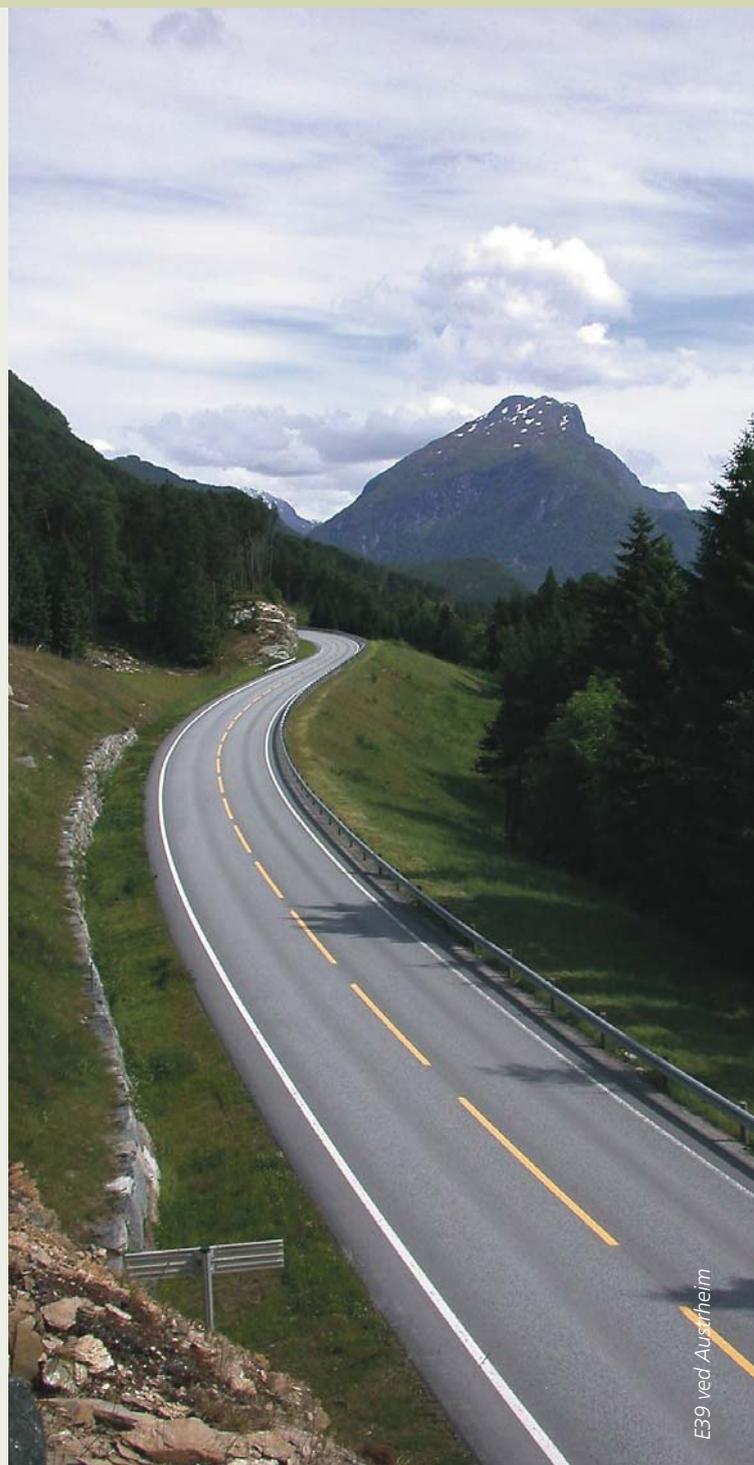
Behov og muligheter for den langsiktige utviklingen av stamvegnettet

I denne rapporten presenteres Statens vegvesens analyse av mulighetene for den langsiktige utviklingen av stamvegnettet i Norge. Rapporten er et innspill til arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019 og de økonomiske prioriteringer som skal gjøres der.

Hensikten med stamvegutredningene

Stamvegene er hovedpulsårene i det overordnede nasjonale vegtransportsystemet. De forbinde landsdeler og regioner med hverandre og knytter Norge til utlandet. Samtidig har stamvegene viktige regionale og lokale funksjoner. Både i Norge og internasjonalt har transportene i mange år økt mest på det overordnede vegnettet. Dette har blant annet sammenheng med at antall lange reiser har økt mer enn de korte og at godstransporten på veg har økt vesentlig. Utviklingen framover peker i retning av at stamvegene fortsatt vil få en økende betydning for næringsliv og befolkning.

Regjeringen og Stortinget har i forbindelse med Nasjonal transportplan 2006-2015 lagt stor vekt på en mer sammenhengende utbygging av de viktigste stamvegene i hele landet for å bedre trafikksikkerheten, framkommeligheten og forutsigbarheten for næringslivets transporter. På mer lavtrafikkerte stamvegstreknings legges det i hovedsak opp til utbedring av eksisterende veg.



E39 ved Austerheim

I arbeidet med stamvegutredningene har vi ønsket å studere konsekvensene av en slik tilnærming for den langsiktige utviklingen av stamvegnettet. Hvilke strekninger bør bygges ut til henholdsvis to- og firefeltsveg, og hvilke strekninger kan utbedres hovedsakelig langs eksisterende veg? Hvordan er det mulig å få til en mer sammenhengende utbygging av stamvegene og hvilke flaskehalsar bør elimineres på det lavtrafikkerte stamvegnettet? Skal vi prioritere slik at hele stamvegnettet kan få en god standard innen overskuelig tid, eller skal vi prioritere høytrafikkerte strekninger med køer og mange ulykker? Det siste alternativet vil gi færre km god stamveg enn det første ved periodens slutt.

Stamvegutredningene skal være et grunnlag for diskusjon om utforming av en helhetlig og samordnet strategi for å utvikle stamvegnettet i Norge, slik at vi får et sikkert, miljøvennlig og effektivt overordnet vegtransportsystem til nytte for næringsliv og innbyggere.

I stamvegutredningene vil vi vise:

- hvilken standard stamvegnettet bør få på lang sikt
- behovet for ressurser for å oppnå denne standarden
- dilemmaer ved prioriteringer av utviklingen av stamvegnettet

Vi ønsker å vise noen av de dilemmaer vi står overfor når innsatsen på stamvegnettet skal prioriteres og invitere til en diskusjon om alternative prioriteringsstrategier. En slik diskusjon vil ha stor verdi for det videre arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019 og de prioriteringer som skal skje i dette arbeidet.

For å få bedre styring med store prosjekter skal det gjennomføres en ekstern kvalitetssikring av alle prosjekter med en investeringskostnad over 500 mill kr. Gjeldende ordning med kvalitetssikring av prosjekter før første bevilgning ble innført fra 2000 (KS2). Ut fra en erkjennelse av at dette er seint i forhold til mer strategiske beslutninger, er det også vedtatt en ordning med ekstern kvalitetssikring før prosjektplanleggingen kommer for langt (KS1). I stamvegutredningene viser vi de langsiktige behovene for å utvikle hele stamvegnettet til god standard. Stamvegutredningene kan derfor også være et grunnlag for behovsvurderinger etter den nye ordningen for kvalitetssikring i en tidlig fase.

Stamvegutredningene har et langsiktig perspektiv; fram mot 2040. De konkrete prioriteringene for perioden 2010-2019 vil skje gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan og handlingsprogrammet. Stamvegutredningene er et viktig grunnlag for disse prioriteringene samt prioritering av ressurser til planlegging av prosjekter.

Store utfordringer

Stamvegnettet utgjør om lag 8 600 km, hvilket tilsvarer om lag 30 prosent av riksvegnettet. Stamvegnettet har imidlertid 55 prosent av trafikkarbeidet og har en avgjørende betydning for godstransporten på veg. Om lag 65 prosent av stamvegnettet har en årsdøgntrafikk som er lavere enn 3 000 kjøretøyer/døgn og om lag 10 prosent har høyere trafikk enn 10 000 kjøretøyer/døgn. Trafikken har økt raskere på stamvegene enn på andre veger. Vi regner med en fortsatt vekst av trafikken og trafikkarbeidet på stamvegene.

Nye trafikkprognoser, som skal brukes i arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019, vil bli ferdige i løpet av 2006.

Under arbeidet med NTP 2006-2015 ble det gjort registreringer av standarden på hele stamvegnettet. I følge disse registreringene har 55 prosent av stamvegnettet en standard som er lavere enn den standard som da ble definert som en minste akseptabel standard. Standardkravene relaterte seg til blant annet veggeometri (bredde og kurvatur), trafikk-sikkerhet, fri høyde, bæreevne, miljø, tilbud for gående, syklende og kollektivtrafikanter, rasfare og standard på høyfjellstrekninger.

Om lag 2 000 km av stamvegene (23 prosent) er smalere enn 7,0 meter. Om lag 1 100 km av disse mangler gul midtstripe med dagens oppmerkingsregler. Veger som er smalere enn 7 meter er en vesentlig flaskehals for tungtransporten.



I perioden 1997-2004 er i gjennomsnitt 124 personer blitt drept og 359 personer hardt skadd hvert år i trafikkulykker på stamvegene.

Med økt trafikk og økt tungtrafikk blir behovet for vedlikehold større. I en lang periode har vedlikeholdsinnsatsen vært lavere enn behovet. Dette har ført til at mange veger er i dårlig forfatning. Problemet er størst på fylkesveger og øvrige riksveger, men det er også en økende mangel på vedlikehold i stamvegnettet. Etterslepet i vedlikeholdet i stamvegnettet er beregnet til mer enn fire mrd kr. Dette gir økte kostnader for vegnettet, fordi det er dyrere å reparere en veg når forfallet har satt inn enn å vedlikeholde vegen i riktig tid. Dårlig dekketilstand kan gi redusert trafiksikkerhet, økte kjørekostnader og andre negative effekter for trafikantene.

I arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015 ble det utarbeidet en rapport om hvordan klimaendringer påvirker utbygging, drift og vedlikehold av vegnettet. Et klimascenario fra Metrologisk institutt viste temperaturøkning, flere ekstreme nedbørstilfeller og flere tilfeller av sterk vind og høyere bølger fram mot 2050. Generelt sett vil mer ekstreme

værforhold medføre høyere krav til anlegg som bygges. Det blir også behov for større resurser til beredskap, reparasjon og forebyggende tiltak mot ras, utgliding, undergraving, oversvømmelser og flom. Statens vegvesen har startet et prosjekt for å studere konsekvensene av klimaendringene nærmere.

Stamvegutredningene behandler dagens stamvegnett. Det er ikke vurdert om det er behov for endringer i klassifiseringen av riksvegnettet som vil innebære at stamvegnettet får et annet omfang enn i dag. Slike vurderinger kan bli aktuelle i sammenheng med diskusjonen om ny regioninndeling og endrede ansvarsforhold for vegnettet.

Langsiktige mål for utviklingen av stamvegnettet

Det langsiktige målet for utvikling av stamvegnettet er å gi hele nettet en god standard i henhold til hva som angis i vegnormalene. I Håndbok 017 Vegnormaler gis retningslinjer for hvilken standard vegene bør bygges ut med for å ivareta mål for framkommelighet, sikkerhet, miljø og tilgjengelighet. Statens vegvesen har nylig utarbeidet et forslag til nye vegnormaler.

Forslaget til vegnormaler er ennå ikke vedtatt, men Statens vegvesen har lagt dette til grunn for stamvegutredningene. Tabellen under viser grovt vegbredder ved ulike trafikkmengder. For mer detaljerte opplysninger vises til vedlegg 2.

Årsdøgntrafikk kjøretøyer/døgn	Antall kjørefelt	Vegbredde i meter
0 - 4 000	2	8,5
4 000 – 8 000	2	10,0
8 000 – 12 000	2 – 3	min 12,5 – 14,5
12 000 -	4	min 19,0

Nytt i forslaget til vegnormaler er at det foreslås å innføre en egen utbedringsstandard for vegstrekninger som gjennom en overordnet plan er bestemt utbedret hovedsakelig langs eksisterende trasé. Denne utbedringsstandard er foreslått å gjelde opp til ÅDT 4 000 kjøretøyer/døgn. Grensen på ÅDT 4 000 er motivert ut fra trafikksikkerheten. Alvorlige møteulykker øker vesentlig ved trafikkmengder over dette nivået. Vi mener derfor at det langsiktige målet for utvikling av stamvegnettet bør tilpasses dette. Dette innebærer at stamveger som i dimensjoneringsåret har ÅDT lavere enn 4 000 kjøretøyer/døgn hovedsakelig skal utbedres langs eksisterende trasé. Grovt sett gjelder dette stamveger som i dag har ÅDT over 2 800 kjøretøyer/døgn. Dette utgjør om lag 5 500 km, eller knapt 65 prosent av stamvegene. (Dimensjoneringsåret er imidlertid avhengig av når vegen planlegges å bli bygget ut, fordi en normalt dimensjonerer vegen for trafikken 20 år fram i tiden.)

Utbedringsstandard inngår i forslaget til nye vegnormaler og er vurdert å oppfylle kravene til god standard i henhold til trafikksikkerhet, framkommelighet, miljø og tilgjengelighet. Statens vegvesen går inn for at minste vegbredde normalt er 8,5 meter, men unntak kan gjøres på strekninger med vanskelig terreng og kostbare inngrep. Det kan også bli nødvendig å legge vegen i ny trasé på visse strekninger.

I forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015 utformet Statens vegvesen en langsiktig strategi om utbygging av viktige stamvegstreknings til fire felt. Vi mener firefeltsstrategien hovedsakelig bør ligge fast. Dette innebærer at følgende strekninger bør få fire-feltsveg med høy standard på lang sikt:

- E6 Svinesund - Oslo (planlagt ferdig i 2009)
- E6 Oslo - Øyer
- E6 Trondheim - Steinkjer
- E18 Mysen - Vinterbru
- E18 Oslo - Kristiansand
- E39 Kristiansand - Mandal
- E134 Drammen - Kongsberg
- E16 Sandvika - Hønefoss
- Rv. 2 Kongsvinger - Kløfta



I tillegg til disse strekningene er det behov for fire felt på en del kortere strekninger rundt byer som Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger. Også ved andre byer kan trafikkmengdene tilsi at det blir korte strekninger med fire felt. Dette må imidlertid sees i nær sammenheng med den samlede transport- og arealutviklingen i disse områdene i årene framover.

Det vil ta lang tid å gjennomføre firefeltsstrategien. Det vil derfor på enkelte strekninger bli nødvendig med en trinnvis utbygging, der et første trinn for eksempel kan være bygging av midtrekkverk for å eliminere møteulykker.

En langsiktig visjon

For å klare de langsiktige og overordnede samfunnspolitiske og transportpolitiske målene mener vi oppsummert at det er ønskelig at stamvegnettet rundt 2040 er utbygget slik:

- Alle stamveger er utbygget eller utbedret til vegnormalstandard.
- Firefeltsstrategien er gjennomført.
- Alle stamveger med lavere ÅDT enn 2 800 kjøretøyer per døgn i dag er i hovedsak utbedret langs eksisterende trasé til den utbedringsstandard som inngår i det nye forslaget til vegnormaler. Dette gjelder om lag 5 500 km, eller 65 prosent av stamvegnettet. Minste bredde er normal 8,5 meter. Ved vanskelig terreng eller kostbare inngrep kan imidlertid en smalere vegbredde aksepteres. Fri høyde er minst 4,2 meter. Fysiske flaskehals for næringslivets transporter er i hovedsak eliminert og bæreevnen på stamvegnettet er forsterket. Der vegen går gjennom tettsteder er den bygget om til miljøgate der det er behov for dette. Eventuell utbygging eller sikring av areal til en omkjøringsveg må skje etter en trafikal vurdering og arealplan for tettstedet.
- To av dagens ni ferjesamband i stamvegnettet er erstattet med fast forbindelse. De sju resterende sambandene har et godt tilbud i henhold til kravene fra trafikanter, næringsliv og samfunn.

- Raste- og hvileplasser for tungtrafikken er utbygget i henhold til gjeldende retningslinjer for dette.
- Krav til godt miljø langs stamvegene er oppfylt og det er gjennomført miljøforbedringer i mindre tettsteder og ved viktige natur- og kulturområder.
- Det er et godt tilbud for gående og syklende samt kollektivtrafikanter. Skoleveger og strekninger med minst 50 gående og syklende per døgn har gang- og sykkelveger. Ekspressbusstrafikken har god framkommelighet og gode holdeplasser.
- Stamvegnettet er koblet sammen med stamnettene for de andre transportformene gjennom gode tilknyttinger til nasjonalt viktige terminaler for både person- og godstrafikk.
- Etterslepet i vedlikehold er tatt igjen i den grad det er lønnsomt og vedlikeholdet er holdt på et slikt nivå at etterslepet ikke øker.
- Stamvegene har ingen kjente rasstrekninger eller raspunkter, selv om det ikke helt er mulig å garantere mot nye ras, utglidninger, oversvømmelser og flom.
- I storbyene er stamvegnettet bygget ut for å oppnå en kapasitetsmessig balanse. Dette innebærer at trafikkveksten på innfartsvegene må dempes gjennom utbygging av kollektivtrafikken og tiltak som begrenser bilbruken, for eksempel vegprising og parkeringsrestriksjoner.

Kostnader og finansieringsmuligheter



Kostnaden for å bygge ut stamvegnettet til god standard, dvs. vegnormalstandard, og i henhold til målene ovenfor er beregnet til minst 230 mrd kr. Om lag 25 prosent av kostnaden er knyttet til utbedring av den delen av stamvegnettet som har ÅDT lavere enn 2 800 kjøretøyer/døgn. Dette utgjør om lag 65 prosent av stamvegene.

Med nåværende nivå for tildelinger til stamveger (statlige bevilgninger og bompenger) vil det ta om lag 50 år å gi hele stamvegnettet en god standard. I realiteten er ikke behovet statisk. Det vil endre seg i takt med utviklingen i samfunnet og trafikkveksten. Med den tidshorisont vi her opererer med vil vi derfor sannsynligvis aldri komme til

en situasjon der stamvegnettet er ferdig utbygget.



Vi presenterer grove kostnadstall ved å bygge ut stamvegnettet. Vi vil imidlertid poengtere at usikkerheten i disse tallene er stor. Kostnadene har en tendens til å øke vesentlig med tiden. På dette beregningsnivået er det svært lett for at en ikke får med seg alle kostnader.

Hvis det skal investeres 230 mrd kr på 30 år, trengs det om lag 7,5 mrd kr per år. Dagens nivå på investeringer i stamveger er om lag 4,5 mrd kr, hvorav om lag 1,5 mrd kr er bompenger. Det kreves altså ytterligere 3 mrd kr per år for å nå målet.

I stamvegutredningene har vi grovt vurdert den økonomiske muligheten for bompengefinansiering på de ulike rutene. I følge disse vurderingene er det potensial for om lag 80 mrd kr i bompenger, dvs. om lag 35 prosent av totalbehovet. Det tilsvarer dagens nivå på bompengebidraget. Hvis hele bompengepotensialet kan tas ut i løpet av en trettiårsperiode tilsvarer det om lag 2,6 mrd kr pr år, som er om lag 1 mrd kr mer pr år enn i dag. Bompengefinansiering krever lokal tilslutning. Det er derfor vanskelig å vurdere de realistiske mulighetene for bompenger. Hvis det er mulig å øke bompengeuttaget til et slikt omfang, trengs likevel ytterligere 2 mrd kr per år i statsmidler for å nå målet om god standard på stamvegnettet på 30 år.

Virkninger

Når stamvegnettet er utbygget i henhold til de overordnede målene, vil både trafikksikkerhet og framkommelighet for næringslivets transporter bli vesentlig forbedret. Stamvegnettet har da fått en god standard i hele landet. Meget grove beregninger viser at ulykkeskostnaden på stamvegnettet vil bli redusert med minst 30 mrd kr og samfunnets transportkostnader med minst 60 mrd kr (samfunnsøkonomisk nytte neddiskontert for 25 år med 4,5 prosent kalkulasjonsrente). Disse gevinstene er beregningsmessig mindre enn kostnadene. Det er imidlertid ikke beregnet nytte av alle tiltak, for eksempel av tiltak i Oslo og Bergen. Nyten av mindre tiltak er heller ikke beregnet. Omfanget av tiltak som ikke er beregnet kan grovt anslås til 80 mrd kr, eller 35 prosent av de totale kostnadene.

Samlet sett gir våre beregninger en negativ samfunnsøkonomisk nettonytte på 70 mrd kr. Beregningene er gjort med beregningsverktøyet EFFEKT. Dette verktøyet er først og fremst utviklet for å sammenligne alternative vegtraséer for et prosjekt.

Mange prosjekter som er vurdert som viktige for trafikksikkerhet, næringsliv og distriktsutvikling blir samfunnsøkonomisk ulønnsomme i følge beregningene. Det er flere forklaringer på dette.

- Byggekostnadene er svært høye i Norge sam-
- Byggekostnadene er svært høye i Norge samtidig som trafikken generelt er lav.
- Høytrafikkerte veger må ofte legges i vanskelig terreng for å unngå bebyggelse og dyrket mark. Det fører ofte til kostbare bruere og tunneler, for eksempel på E18 i nordre Vestfold.
- Utbedring av lavtrafikkerte veger i eksisterende trasé gir ofte små tidsgevinster og ulykkesreduksjoner i forhold til kostnadene. Utbedring av smale veger (smalere enn 7 meter) gir imidlertid redusert stress og økt komfort som ikke beregnes i standardisert metodikk.
- Vi har ikke beregnet nyten for næringsliv og distriktsutvikling som kommer i tillegg til sparte tids- og kjørekostnader (som er med i beregningene). Forskning

gir ikke noe entydig svar på hvor stor denne nytten er, men gevinster for næringslivet kan komme i tillegg til de vi kan beregne med vår standardmetodikk, for eksempel bedre regularitet.

- Alle tiltak er beregningsmessig forutsatt 100 % statlig finansiert. Det vil si at det regnes med en skattekostnad på 20 øre pr anleggskrone finansiert over det offentlige budsjett.

Beregningene er basert på gjeldende trafikkprognoser fra arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015. Det utarbeides nå nye prognoser som vil bli lagt til grunn ved beregning og prioritering av konkrete prosjekter i NTP 2010-2019. Foreløpige beregninger av persontrafikken tyder på at trafikkveksten vil variere mer mellom fylker og landsdeler enn i de gamle prognosene. Blant annet vil det trolig bli sterkere trafikkvekst i Østlandsområdet, Rogaland og Hordaland. Det er imidlertid usikkert om veksten landet sett under ett blir særlig høyere enn med gjeldende prognoser. Det er foreløpig ikke grunn til å anta at nye prognoser vil kunne øke den beregnede netto nytten vesentlig. Prognoser for godstransporten vil bli ferdige i slutten av 2006.

I det videre arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019 vil det bli gjort nye samfunnsøkonomiske beregninger av de tiltak som er aktuelle å prioritere i perioden. Disse vil bli gjort med det nye beregningsverktøyet EFFEKT 6 og bygge på mer detaljerte data enn de foreløpige beregningene i stamvegutredningene. Blant annet vil trafikkgrunnlaget komme fra de nye transportmodellene, som blir tatt i bruk i løpet av høsten 2006. Det vil også bli utført et arbeid med kvalitetssikring av de samfunnsøkonomiske beregningene. Vi regner derfor med å kunne presentere mer pålitelige beregninger når etatene legger fram sitt forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 rundt årsskiftet 2007/2008.

I tillegg til beregnede økonomiske besparelser kan nytten belyses på følgende måte:

- Antall drepte og hardt skadde et år på stamvegene beregnes å bli redusert med 125 personer når alle tiltakene er gjennomført, eller med 25 prosent.
- Kjøretiden mellom de største byene vil bli redusert med 30-60 minutter. For tungtrafikken kan kjøretiden bli ytterligere redusert. Påliteligheten i vegnettet vil forbedres vesentlig. Dette fører til vesentlig reduserte avstandskostnader og fører distrikts-Norge nærmere markedene i sentrale strøk og i Europa.

Nedenfor vises noen eksempler på ruter som får reduserte kjøretider.

Oslo – Kristiansand	25 minutter
Kristiansand – Stavanger	35 minutter
Stavanger – Bergen	65 minutter
Bergen – Ålesund	50 minutter
Ålesund – Trondheim	30 minutter
Trondheim – Bodø	40 minutter
Bodø – Tromsø	45 minutter
Tromsø – Alta	15 minutter
Alta – Kirkenes	2 minutter
Oslo – Trondheim	55 minutter via E6 og 35 minutter via Rv 3
Oslo – Ålesund	65 minutter
Oslo – Bergen	45 minutter via E16 og 60 minutter via Rv 7/52
Oslo – Haugesund	50 minutter
Oslo – Ørje (Sverige)	10 minutter

Alternative prioriteringsstrategier

Statens vegvesen har analysert behovene for tiltak innenfor hver av de 18 stamvegrutene. Disse behovene er foreløpig blitt sortert i tre grupper. Tiltak som det er behov for å få gjennomført raskt er satt i gruppe 1, mens tiltak som kan vente lengst er satt i gruppe 3. Denne inndelingen bygger på en videreføring av de mål, strategier og prioriteringer som ligger i Nasjonal transportplan 2006-2015. Totalt er strekninger for om lag 100 mrd kr satt i gruppe 1. Behovsvurderingen er gjort for hver enkelt rute og ikke sett i sammenheng med andre ruter. Kriteriene for inndelingen i de tre gruppene presenteres i vedlegg 1. I vedlegg 3 presenteres en oppsummering av utviklingsstrategier og behovsvurdering for hver stamvegrute.

Vi har vist at en videreføring av dagens ressurser ikke er tilstrekkelige til å utvikle hele stamvegnettet til god standard i løpet av en trettiårsperiode. Med nåværende ressursinnsats tilsvarer behovene en utbyggingstid på rundt 50 år. For å dekke behovene i gruppe 1 vil det ta over 20 år. Det er derfor nødvendig med en streng prioritering, der vi vurderer hele stamvegnettet samlet. Vi vil drøfte noen alternative strategier for utbygging av stamvegnettet de kommende 30 årene og inviterer til diskusjon om disse strategiene. Denne diskusjonen kan være et grunnlag for de økonomiske prioriteringene for de første 10 årene, som vil skje i arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019.

Vi ønsker diskusjon om følgende alternative strategier:

1. Utbedring av lavtrafikkerte veger med lav geometrisk standard først
2. Utbygging av høytrafikkerte veger med mange ulykker og køproblemer først
3. Utbygging og utbedring av de viktigste vegene først (E6, E18, E39, E16 og rv. 7/rv. 52)

Statens vegvesen finner det vanskelig å velge mellom slike strategier. Det er behov for å utbedre lavtrafikkerte veger med lav geometrisk standard for å bedre forholdene for bosatte og næringsliv i distriktene og redusere avstandskostnadene. Samtidig er det behov for å bygge ut de høytrafikkerte vegene som har problem med stor trengsel og mange alvorlige ulykker. Trengselsproblemer må imidlertid også sees i sammenheng med muligheten for å styrke kollektivtrafikken og gjennomføre tiltak som demper biltrafikkveksten i storbyene. E6, E18, E39 og tverrforbindelsene mellom Oslo og Bergen er utpekt som de høyest prioriterte stamvegene i Nasjonal transportplan 2006-2015.

Uavhengig av strategivalg ønsker Statens vegvesen å få til en mer sammenhengende utbygging av stamvegnettet med lengre strekninger med lik standard. Dette innebærer at vi ønsker å prioritere en mer enhetlig standard på lengre strekninger framfor å bygge ut enkelte isolerte delstrekninger. Mulighetene til og takten i en slik utbyggingsstrategi er imidlertid avhengig av de økonomiske rammene og mulighetene for bompengefinansiering. Bompengefinansiering gir først og fremst et bidrag til utbygging av høytrafikkerte veger, men det forutsetter lokalt initiativ og lokal tilslutning. Statens vegvesen mener imidlertid at det også bør gjennomføres en mer sammenhengende utbedring av lavtrafikkerte stamveger.

I praksis vil det realistiske valget av utbyggingsstrategi bli en kombinasjon av de tre presenterte strategiene, blant annet med hensyn til ønsket om sammenhengende utbygging og rasjonell anleggsdrift. Statens vegvesen vil likevel invitere til en diskusjon og debatt om litt mer rendyrkede alternative strategier. Vi vil samtidig poengtere at vi mener det viktig for spesielt tungtrafikken å utbedre de smaleste vegene tidlig. De synspunkter som kommer inn til oss vil, sammen med stamvegutredningene, være viktige innspill i det videre arbeid med Nasjonal transportplan 2010-2019.

Vi vil understreke at stamvegutredningen er en isolert vurdering av stamvegnettet. Vår diskusjon om alternative prioriteringsstrategier tar utgangspunkt i nåværende stamvegbevilgninger. Fordelingen mellom stamveger og øvrige riksveger er ikke vurdert.

Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet vil i løpet av 2006 gi supplerende retningslinjer for målstrukturen i Nasjonal transportplan 2010-2019. Vi vil da vurdere strategiene og hvordan vi kan få størst mulig måloppnåelse i forhold til målene. Dette vil vi arbeide videre med fram mot transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019.

I det videre arbeidet med Nasjonal transportplan vil etatene og Avinor også analysere konkurranseflater og samordningsmuligheter mellom transportformene og hvordan de nasjonale transportnettene kan kobles sammen på en god måte. De økonomiske prioriteringene og fordelingen av midler på transportformer, på investeringer, drift og vedlikehold, på strekninger og prosjekter for den første tiårsperioden vil skje i arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019.

Strategi 1: Utbedring av lavtrafikkerte veger med lav geometrisk standard først

I denne strategien prioriteres stamveger med meget lav geometrisk standard høyt, først og fremst veger som er smalere enn 7,0 meter. I følge stamvegutredningene vil det koste om lag 60 mrd kr å utbedre det lavtrafikkerte stamvegnettet, dvs. der ÅDT er lavere enn 2 800 kjøretøyer/døgn. Dette innebærer at om lag 25 prosent av kostnadene er knyttet til denne delen av vegnettet, som utgjør om lag ca 5 5000 km eller 65 prosent. Om lag halvparten av disse kostnadene, 30 mrd kr, er knyttet til å utbedre veger som er smalere enn 7,0 meter.

Et regneeksempel kan illustrere konsekvensene av en prioritering av lavtrafikkerte veger. I følge beregningene vil det med dagens investeringsnivå ta om lag 50 år å gi hele stamvegnettet en god standard. Hvis vi forutsetter at utbedringen av hele det lavtrafikkerte stamvegnettet skal gjennomføres i løpet av trettiårsperioden, dvs. fram til 2040, trengs om lag 2 mrd kr/år til utbedring av eksisterende veger. Dette innebærer at 45 prosent av tilgjengelige midler må prioriteres til lavtrafikkerte veger. Fordi muligheten for bompengefinansiering er begrenset på dette vegnettet, blir det behov for å avsette om lag 60 prosent av bevilgningene til lavtrafikkerte veger.

Hvis vi begrenser oss til først å utbedre de veger som er smalere enn 7,0 meter, trengs om lag 1,0 mrd kr/år om dette skal oppnås på 30 år. Med en innsats på 1,5 mrd kr/år kan man klare å utbedre alle smale veger i løpet av en 20-årsperiode, og med en innsats på 3 mrd kr/år klarer man det i løpet av den første tiårsperioden. Men det siste innebærer at

om lag 70-75 prosent av statsbevilgningene må avsettes til å utbedre de smaleste vegene. Det kreves med andre ord en meget sterk prioritering hvis man skulle gå inn for å utbedre alle stamveger som er smalere enn 7 meter i løpet av en 10-årsperiode.

En prioritering av de lavtrafikkerte vegene vil gå ut over prosjekter på mer trafikkerte veger, selv om disse kan ha høy bompengandel. Vi har ikke hatt mulighet til å beregne konsekvensene for trafikksikkerheten og transportkostnadene av en strategi der man prioriterer lavtrafikkerte veger høyt. Sammenlignet med strategien i forrige NTP vil imidlertid disse nytteeffektene bli redusert. En slik prioritering vil føre til at de høytrafikkerte vegene eventuelt må bygges ut med enda høyere grad av bompengefinansiering enn i dag. Uansett må det gjennomføres midlertidige tiltak som for eksempel oppsetting av midtrekkverk på disse vegene for å bedre sikkerheten. Likevel kan en slik strategi føre til lav framkommelighet på høytrafikkerte veger som også næringslivet i hele landet har behov for.

En slik strategi vil imidlertid kunne innebære et vesentlig standardløft for bosatte og næringsliv i distrikts-Norge ved at den geometriske standarden på de dårligste vegene blir utbedret. En større andel av veginvesteringene enn i dag vil skje i Region nord, midt og vest.

Strategi 2: Utbygging av høytrafikkerte veger med mange ulykker og køproblemer først

Om lag 170 mrd kr av kostnadene i stamvegutredningene er knyttet til utbygging av veger med ÅDT høyere enn 2 800 kjøretøyer/døgn. Med dagens tildeling og bompengefinansiering vil det ta 35-40 år å dekke dette behovet. Med en utvidet bompengefinansiering vil det bli mulig å klare hele utbyggingen på rundt 30 år. Da er det ikke rom for satsinger på det lavtrafikkerte stamvegnettet da statlige midler til stamveginvesteringer i hovedsak må brukes til å finansiere den statlige delen i bompengeprojektene.

En økt prioritering av de høytrafikkerte vegene vil kunne gi større reduksjon av samfunnets transportkostnader og ulykkeskostnader, men store deler av landet må leve med lav standard på stamvegnettet. Investeringene vil først og fremst gå til Region øst og sør samt storbyområdene. Dette kan gå på bekostning av forbedringer for næringslivet i kystregionene i vest og nord, som i stor grad er eksportrettet.

Strategi 3: Utbygging og utbedring av de viktigste vegene først (E6, E18, E39, E16 og rv. 7/rv. 52)

Statens vegvesen tidligere prioritert E6, E18, E39 og tverrforbindelsene mellom Oslo og Bergen. Dette ble også tatt inn i stortingsmeldingen om NTP 2006-2015. Bakgrunnen for denne prioriteringen er at disse stamvegene er viktige for å binde Norge sammen og at de har stor betydning for tungtransporten.

I stamvegutredningene er omlag 150 mrd kr av kostnadene knyttet til disse stamvegene. Dette utgjør 60-65 prosent av kostnadene for å bygge ut hele stamvegnettet. Hvis vi bare prioriterer disse vegene, vil det ta mer enn 30 år å få dem utbygget og utbedret til god standard. Da er det ikke rom for noen satsinger på andre stamveger med nåværende tildeling. Følgelig vil det være nødvendig å prioriterere også mellom og innen disse stamvegutredningene.

En prioritering av de viktigste stamvegrutene vil innebære at innsatsen blir rettet mot de veger som har størst betydning for næringslivet og som i dag har størst problemer med køer og ulykker. Samtidig vil det kunne bli en spredning i hele landet, fordi disse vegene er hovedårene i Norge. Visse deler av distrikts-Norge må imidlertid vente svært lenge på bedre vegstandard med en slik prioritering. De prioriterte stamvegene har dessuten så stor utstrekning og så høye kostnader at det trengs en streng prioritering av strekninger og tiltak på disse vegene.

Oppsummering av tre alternative strategier

De tre alternative strategiene kan oppsummeres slik:

Strategi	Totalt behov, mrd kr	Årlig behov i 30 år, mrd kr	Kommentar
1a. Utbedring av alle veger med ÅDT lavere enn 2 800 kjøretøyer/døgn	60	2	Tilsvare nesten 2/3 av statsbevilgningene.
1b. Utbedring av alle veger som er smalere enn 7,0 meter	30	1	Tilsvare om lag 1/3 av statsbevilgningene. Hvis målet skal klares på 15 år trengs nesten 2/3 av statsbevilgningene.
2. Utbygging av alle veger med ÅDT høyere enn 2 800 kjøretøyer/døgn	170	5,5	Mer enn dagens satsing på stamvegnettet.
3. Utbygging av E6, E18, E39, E16 og rv. 7/rv. 52	150	4,8	Mer enn dagens satsing på stamvegnettet.

Med dagens bevilgninger og bompengefinansiering brukes 4,5 mrd kr/år på stamvegnettet, fordelt med 3,0 mrd kr i statlige bevilgninger og 1,5 mrd kr i bompenger. Det tilsvare 135 mrd kr i en 30-årsperiode.

Tabellen viser hvilke dilemmaer vi står overfor når vi skal prioritere ressurser som er vesentlig lavere enn behovene. Statens vegvesen tar ikke stilling til valg av strategi nå. Vi ønsker å invitere til en åpen diskusjon om dette.

Vedlegg 1 Grunnlagsrapport

Behovsanalyse for utvikling av stamvegnettet



1 Stamvegnettet i dag

Stamvegene er hovedpulsårene i det overordnede nasjonale vegtransportsystemet. De forbinder landsdeler og regioner med hverandre samt knytter Norge til utlandet. Samtidig har stamvegene viktige regionale og lokale funksjoner.

Regjeringen har fastlagt følgende kriterier for hvilke veger som kan inngå i stamvegnettet:

1. Alle Europaveger.
2. Hovedtransportruter til og fra utlandet som fortrinnsvis er knyttet opp mot et stamvegnett i nabolandet.
3. Gjennomgående ruter av stor betydning for transporter mellom landsdeler og regioner.



1.1 Ny ruteinndeling tilpasset transportkorridorene i NTP

Stamvegnettet er nå delt inn i 25 stamvegruter. Statens vegvesen har vedtatt en ny ruteinndeling av stamvegnettet som reduserer antallet ruter fra 25 til 18 og innebærer en bedre tilpasning til de åtte transportkorridorene i Nasjonal transportplan. Den nye ruteinndelingen, som innføres i planperioden 2010-2019, er lagt til grunn for stamvegutredningene.

Rute	Strekning	Lengde km	Korridor
Korridor 1: Oslo-Svinesund/Kornsjø			
Rute 1	E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo	117	1
Korridor 2: Oslo – Ørje/Magnor			
Rute 2a	E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo	94	2
Rute 2b	Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta med tilknytning til Elverum (rv 20) og rv 35 Jessheim - Hønefoss – Hokksund	321	2
Korridor 3: Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger			
Rute 3	E18/E39 Oslo – Kristiansand – Stavanger med tilknytning (rv 23 Lier-Drøbak-Vassum)	619	3
Korridor 4: Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim			
Rute 4a	E39 Stavanger - Bergen – Ålesund	553	4
Rute 4b	E39 Ålesund – Trondheim	213	4
Rute 4c	Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13 Jøsendal – Voss	352	4
Korridor 5: Oslo – Bergen/Haugesund (med forbindelse via Sogn til Florø)			
Rute 5a	E134 Drammen – Haugesund med tilknytning (rv 36 Seljord – Eidanger)	501	5
Rute 5b	Rv 7/rv 52 Hønefoss – Gol – Borlaug	213	5
Rute 5c	E16 Sandvika – Bergen med tilknytning til Lærdal og Florø (rv 5)	649	5
Korridor 6: Oslo – Trondheim (med forb. til Kristiansund, Ålesund og Måløy)			
Rute 6a	E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger (rv 150 Ulvensplitten – Lysaker og rv 4 Oslo – Mjøsbrua)	692	6
Rute 6b	Rv 3 Kolomoen – Ulsberg	291	6
Rute 6c	Rv 15 Otta – Måløy	284	6
Rute 6d	E136 Dombås – Ålesund	226	6
Rute 6e	Rv 70 Oppdal – Kristiansund	174	6
Korridor 7: Trondheim – Bodø (med veg- og jernbaneforb. til svenskegrensen)			
Rute 7	E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger	822	7
Korridor 8: Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes (med forbindelser til Lofoten samt grensene mot Sverige, Finland, Russland)			
Rute 8a	E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger	920	8
Rute 8b	E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger	1384	8



1.2 Stamvegenes funksjon og trafikk

Norge er et langstrakt land med spredt befolkning og lange avstander mellom landsdeler og regioner samt til de store markedene. Store deler av Norge har et avstandshandikapp i forhold til det sentrale Østlandet, og Norge har et avstandshandikapp i forhold til de store markedene i Europa. Transportpolitikken og utviklingen av infrastrukturen er derfor et viktig middel for å nå mål om verdiskaping, velferd, næringsutvikling og regional utvikling. Transport er viktig for næringslivet for å kunne tilby varer og tjenester og for å kunne sikre godt kvalifisert arbeidskraft fra et tilstrekkelig stort omland. Et effektivt transportsystem er en viktig forutsetning for næringslivets konkurransevne, og dermed for et høyt velferdsnivå i Norge. Gode transportmuligheter er også viktig for at befolkningen skal kunne ha en aktiv fritid og velge bolig og arbeidssted ut fra egne ønsker og behov.

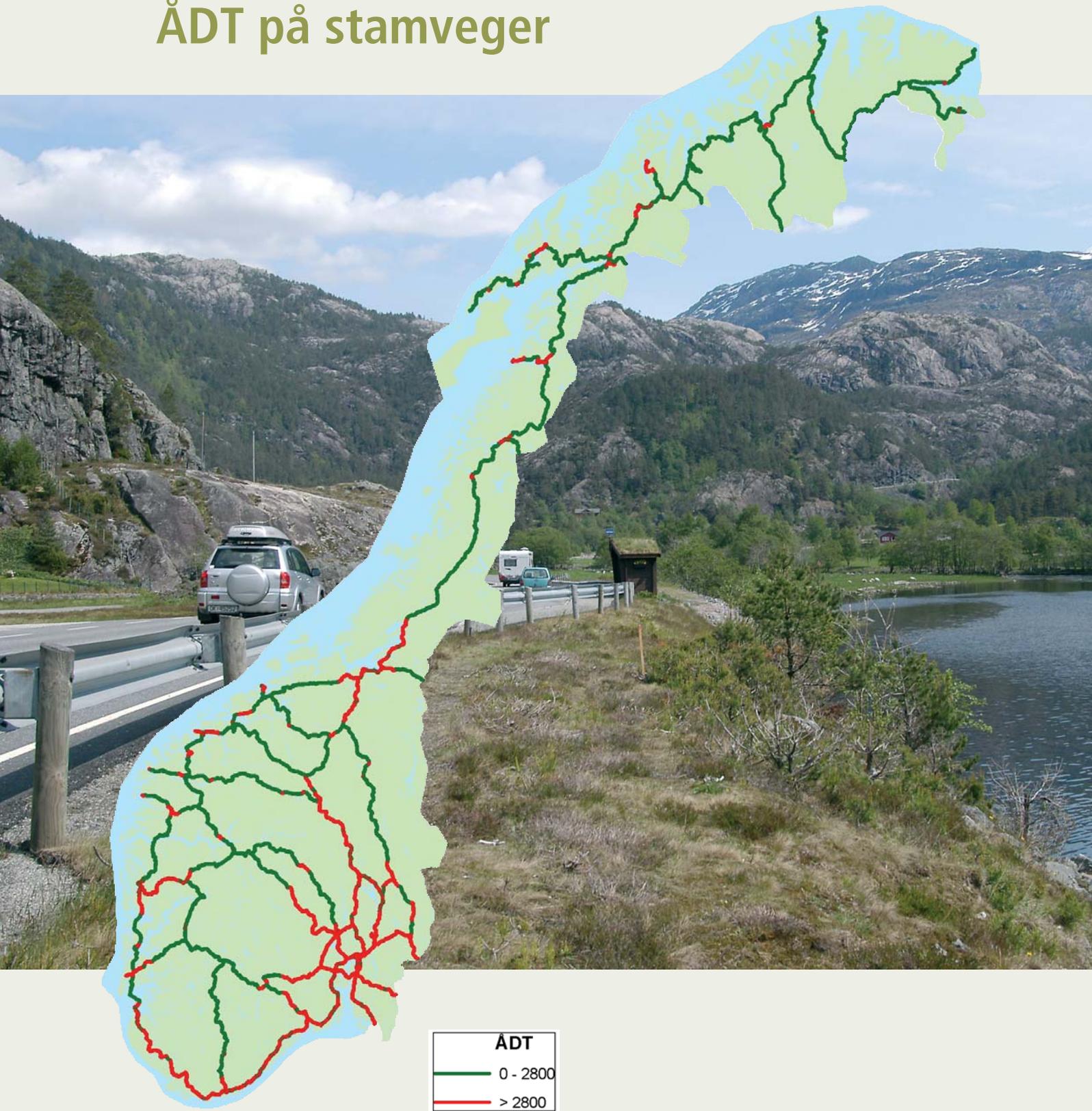
Stamvegene er hovedpulsårene i det overordnede nasjonale vegtransportsystemet. De forbinder landsdeler og regioner med hverandre samt knytter Norge til utlandet. Samtidig har stamvegene viktige regionale og lokale funksjoner.

Det er viktig at stamvegene har god kobling med stamnettet i de andre transportformene, dvs. med viktige jernbaneterminaler, nasjonale havner og viktige lufthavner. Stamnettene i de ulike transportformene bør henge sammen på en god måte. Hvordan dette kan skje vil bli analysert i det videre arbeidet med Nasjonal transportplan.

Stamvegnettet er den delen av det statlige vegnettet som har størst transportmessig betydning. Stamvegnettet utgjør om lag 30 prosent av riksvegnettet, men står for om lag 55 prosent av trafikkarbeidet. Erfaringer både nasjonalt og internasjonalt viser at stamvegene har en sterkere trafikkvekst enn øvrige veger. Dette er et tegn på at det overordnede vegnettet får en stadig viktigere funksjon.

Norge er et tynt befolket land. Største delen av stamvegnettet har derfor relativt liten trafikk. Som det framgår av kart på neste side, har en stor del av stamvegnettet en årsdøgntrafikk som er lavere enn 2 800 kjøretøyer, hvilket tilsvarer de veger som i følge forslaget til nye vegnormaler (se vedlegg 1) normalt skal utbedres i eksisterende trasé. Dette gjelder mesteparten av E6 i Nord-Norge, men også E 39 Kyststamvegen og store deler av forbindelsene mellom Vestlandet og Østlandet. Totalt sett har om lag 5 500 km, eller knapt 65 prosent, av stamvegnettet lavere ÅDT enn 2 800. De stamveger som har stor trafikk finnes hovedsakelig i Osloregionen, men til dels også i de andre storbyregionene selv om andre byer også har korte strekninger med høye trafikk tall. Ca 10 prosent av stamvegnettet har ÅDT som er høyere enn 10 000 kjøretøyer/døgn. De viktigste veger for godstransporten er E6, E18, deler av E39 samt forbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet.

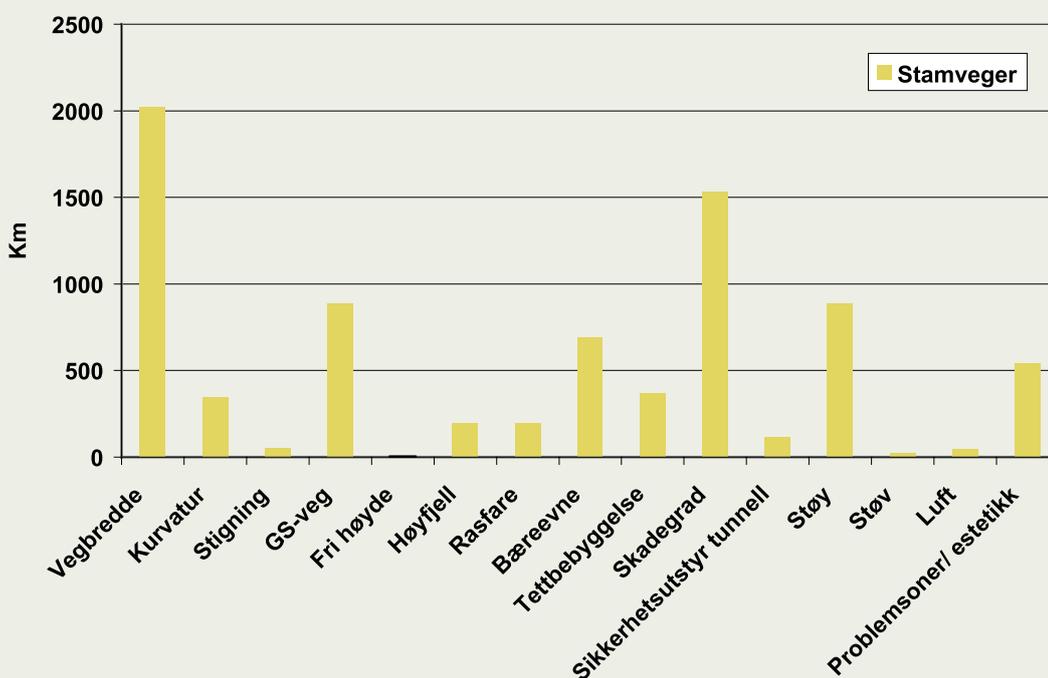
ÅDT på stamveger



1.3 Vegstandard

Stamvegnettet utgjør om lag 8 600 km. I følge Tilstandsanalyser av vegruter (TAV), som ble presentert i transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2006-2015, hadde 5 prosent av stamvegnettet fullgod standard, 39 prosent brukbar standard og 56 prosent (= 4 800 km) ikke brukbar standard. Fullgod standard tilsvarte de krav som ble stilt ved nybygging av en stamveg i henhold til vegnormalene. Brukbar standard var en standard som Statens vegvesen definerte som en minste akseptabel standard på de deler av eksisterende stamvegnett som har lave trafikk tall. Kravene relaterte seg til blant annet til veggeometri (bredde og kurvatur), trafiksikkerhet, fri høyde, bæreevne, miljø, tilbud for gående og syklende samt kollektivtrafikkkanter, rasfare og høyfjellstrekninger. Se figur nedenfor.

Lengde N-strekninger for ulike tema



Strekninger som ikke oppfyller de tidligere definerte kravene til "brukbar" standard

Figuren må leses med forsiktighet. For eksempel påvirker mangelfull kurvatur trafikken på en vesentlig lengre strekning enn hva som framgår av TAV-registreringene. Den viser imidlertid at vegbredde og trafiksikkerhet er de parametrene som gir flest strekninger som ikke klarer kravene.

Om lag 2 000 km av stamvegene, dvs. 23 prosent, hadde ikke brukbar standard når det gjelder vegbredde, dvs. de var **smalere enn 7,0 meter**. Om lag 1 100 km av disse manglet gul midtstripe med nåværende oppmerkningsregler.

Begrepene "brukbar standard" og "fullgod standard", som ble brukt ved tilstandsanalysen og i retningslinjene for stamvegutredningene, er ikke lengre aktuelle. Som vi viser i kapittel 2 har Statens vegvesen som langsiktig mål å oppnå en god standard, eller vegnormalstandard, på hele stamvegnettet.

Trengsel og køer på stamvegene er først og fremst et Østlandsfenomen, selv om det visse tider også kan være trengsel i Bergen, Trondheim og Stavanger. For øvrig er køer små og kortvarige problemer på stamvegnettet i Norge. Fredager kan imidlertid blandningen av fritidstrafikk og pendlertrafikk ut fra Oslo gi køproblemer som strekker seg langt utenfor Osloregionen. På søndag ettermiddag er det tilsvarende køproblemer inn mot Oslo.

For næringslivets transport er køproblemer på vegnettet i og rundt Osloregionen et stort problem. Næringslivet sier selv at trengselen på det sentrale Østlandet er den største flaskehalsen for næringslivstransporten i Norge. Dette gjelder både person- og godstransport. Andre flaskehalsen for næringslivstransport er manglende vegbredde, lav fri høyde og ferjesamband.



E39 i Sør-Trøndelag

Med økt trafikk og økt tungtrafikk blir behovet for vedlikehold større. I en lang rekke av år har vedlikeholdsinnsatsen vært lavere enn behovet. Dette har før til at mange veger er i dårlig forfatning. Særlig gjelder dette vegdekket. Etterslepet i vedlikeholdet er beregnet i Statens vegvesens etatsprosjekt Vegkapital. Problemet er størst på fylkesveger og øvrige riksveger, men det er også et økende mangel på vedlikehold i stamvegnettet.

Etterslepet i vedlikehold i stamvegnettet er beregnet til mer enn 4 mrd kr. I kroner regnet er etterslepet størst på stamvegene i Nordland og Hordaland. Etterslep i vedlikehold gir økte levetidskostnader for vegnettet, fordi det er dyrere å reparere enn veg når forfallet har satt inn enn å vedlikeholde vegen i riktig tid. Det er også en risiko for at blant annet dårlig dekketilstand gir redusert trafikksikkerhet, økte kjørekostnader og andre negative effekter for trafikantene.

1.4 Trafikksikkerhet

I perioden 1997-2004 ble i gjennomsnitt 304 personer drept og 1165 personer hardt skadet i vegtrafikken hvert år. Ulykker på stamvegnettet var årsak til 124 av dødsfallene (41 prosent) og 359 av de hardt skadde (31 prosent). Kartet på neste side viser hvor det skjedde dødsulykker på stamvegene i årene 1997-2004. Som det går fram av kartet, er konsentrasjonen av dødsulykker størst på E6 og E18, men det forekommer dødsulykker på alle stamvegene. I perioden 1997-2004 ble om lag 80 prosent av alle drepte på stamvegnettet drept på veger med ÅDT over 2 800 (dvs. grensen for utbedringsstandard).

De største utfordringene er knyttet til møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker der fotgjengere og syklister er innblandet. Disse ulykkene har gjennomgående høy alvorlighetsgrad. Nærmere 60 prosent av dødsfallene på stamvegnettet skyldes møteulykker og nær 25 prosent utforkjøringsulykker.

1.5 Miljø



De viktigste miljøutfordringene langs stamvegene er knyttet til støy og lokal luftforurensning samt inngrep og påvirkning av natur- og kulturmiljø, kulturminner og biologisk mangfold.

Støyproblemene er fordelt langs det meste av vegnettet, og er ikke bare et byproblem. Om lag 11 000 personer er utsatt for støy over 40 dBA inne i bolig/institusjon langs riksvegene. Grovt regnet bor drøyt halvparten av de støyutsatte langs stamvegene.

Lokal luftforurensning er et problem som for en stor del er konsentrert om de største byene, men det kan også være boliger i tettsteder som er utsatt for luftforurensning. Grove beregninger viser at om lag 20 000 personer er utsatt for svevestøv (PM_{10}) over det nasjonale målet for 2010, dvs. $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mer enn 7 døgn pr år utenfor bolig/institusjon. Ca 50 prosent av disse overskridelsene er ved stamveg. Om lag 10 000 personer er utsatt for NO_2 over det nasjonale målet for 2010 på $150 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mer enn 8 timer pr år, hvorav ca 50 prosent ved stamveg.

Nye riksveganlegg som ble åpnet for trafikk i 2003, førte til inngrep i eller nærføring til 87 daa naturreservat, 14 kulturminner, 12 daa kulturmiljøer, 160 daa inngrepsfrie områder, 6,4 km vernet vassdrag og 0,8 km strandsone. Hovedtyngden av disse inngrep eller nærføring skyldtes store prosjekter på stamvegnettet. En del av inngrepene berørte verdifullt natur- og kulturmiljø som er vernet.

Dødsulykker på stamvegnettet 1997 - 2004





Vedlegg 1 Grunnlagsrapport

2. Langsiktige mål for stamvegnettets utvikling

De langsiktige målene for stamvegnettets utvikling må ta utgangspunkt i de overordnede transportpolitiske målene om framkommelighet, trafikksikkerhet, miljø og tilgjengelighet. På lang sikt bør stamvegnettets utvikles slik at alle disse målene blir oppfylt. På kort sikt kan det være store målkonflikter. I arbeidet med NTP 2010-2019 utvikles det forslag til mer konkrete etappemål. Utformingen av etappemålene og vektleggingen av disse vil først og fremst påvirke de mer kortsiktige økonomiske prioriteringene i arbeidet med NTP 2010-2019.



2.1 Overordnede mål i den nasjonale transportpolitikken

Regjeringen la senest fram sin transportpolitikk i St.meld.nr.24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015. Denne er behandlet av Stortinget i juni 2004.

Regjeringen legger i stortingsmeldingen fire hovedmål til grunn for transportpolitikken:

- færre drepte og alvorlig skadde i vegtrafikken,
- mer miljøvennlig bytransport med redusert bilavhengighet og økt kollektivtransport,
- bedre framkommelighet i og mellom regioner for å fremme utvikling av levedyktige distrikter, vekstkraftige bo- og arbeidsmarked og dekke næringslivets transportbehov samt
- et mer effektivt transportsystem, hvor blant annet økt bruk av konkurranse benyttes for å få et best mulig transporttilbud for de samlede ressursene til transportformål.

Ved Stortingets behandling kom det til et femte hovedmål i transportpolitikken:

- et transportsystem som er tilgjengelig for alle og et transporttilbud som gjør det mulig for alle å leve et aktivt liv. Dette innebærer at universell utforming blir en viktig premiss i kommende planarbeid.

Trafikksikkerhet og framkommelighet for næringslivet er således høyest prioritert når det gjelder en strategi for utvikling av stamvegnettet utenfor byene. Når det gjelder utbyggingen av hovedvegnettet i byer, legges det opp til en balanse mellom kapasiteten på innfartsvegene og trafikkbelastningen som det sentrale byområdet tåler.

I arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019 vil det bli utarbeidet mer konkrete etappemål for transportpolitikken innenfor hovedmål om framkommelighet/reduerte avstandskostnader, færre drepte og hardt skadde, reduserte miljøskadelige virkninger av transport samt et transporttilbud som er tilgjengelig for alle. Samferdselsdepartementet har varslet at det vil komme supplerende retningslinjer for NTP-arbeidet med etappemål mot slutten av 2006.

2.2 En langsiktig strategi for utvikling av stamvegnettet

Det langsiktige målet for utviklingen av stamvegnettet er å gi hele nettet en god standard i henhold til hva som angis i vegnormalene. I Håndbok 017 Vegnormaler gis retningslinjer for hvilken standard vegene bør bygges ut med for å ivareta mål om framkommelighet, sikkerhet, miljø og tilgjengelighet. Statens vegvesen har nylig utarbeidet et forslag til nye vegnormaler.

Forslaget til vegnormaler er ennå ikke vedtatt, men Statens vegvesen har lagt dette til grunn for stamvegutredningene. Tabellen under viser grovt vegbredder ved ulike trafikkmengder. For mer detaljerte opplysninger vises til vedlegg 2.

Årsdøgntrafikk Kjøretøyer/døgn	Antall kjørefelt	Vegbredde i meter
0 - 4 000	2	8,5
4 000 – 8 000	2	10,0
8 000 – 12 000	2 – 3	min 12,5 – 14,5
12 000 -	4	min 19

Nytt i forslaget til vegnormaler er at det foreslås å innføre en egen utbedringsstandard for vegstrekninger som gjennom en overordnet plan er bestemt utbedret hovedsakelig langs eksisterende trasé. Denne utbedringsstandarden er foreslått å gjelde opp til ÅDT 4 000 kjøretøyer/døgn. Grensen på ÅDT 4 000 er motivert ut fra trafiksikkerheten. Alvorlige møteulykker øker vesentlig ved trafikkmengder over dette nivået. Vi mener derfor at det langsiktige målet for utvikling av stamvegnettet bør tilpasses dette. Dette innebærer at stamveger som i dimensjoneringsåret har ÅDT lavere enn 4 000 kjøretøyer/døgn hovedsakelig skal utbedres langs eksisterende trasé. Grovt sett gjelder dette stamveger som i dag har ÅDT over 2 800 kjøretøyer/døgn. Dette utgjør om lag 5 500 km, eller knapt 65 prosent av stamvegene. (Dimensjoneringsåret er imidlertid avhengig av når vegen planlegges å bli bygget ut, fordi en normalt dimensjonerer vegen for trafikken 20 år fram i tiden.)

Utbedringsstandarden inngår i forslaget til nye vegnormaler og er vurdert å oppfylle kravene til god standard i henhold til trafiksikkerhet, framkommelighet, miljø og tilgjengelighet. Statens vegvesen går inn for at minste vegbredde normalt er 8,5 meter, men unntak kan gjøres på strekninger med vanskelig terreng og kostbare inngrep. Det kan også bli nødvendig å legge vegen i ny trasé på visse strekninger.

Videreføring av firefeltsstrategien

I forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015 utformet Statens vegvesen en strategi for utbygging av strekninger med ÅDT over 10 000 kjøretøyer/døgn til fire felt i et 30-årsperspektiv. I Statens vegvesens forslag til nye vegnormaler går grensen for fire felt ved ÅDT 12 000 kjøretøyer/døgn. Dette innebærer imidlertid ikke at firefeltsstrategien endres. Den bør ligge fast som en langsiktig strategi. De strekninger som pekes ut i firefeltsstrategien har enten ÅDT over 12 000 kjøretøyer/døgn eller inngår i en sammenhengende utbygging der skifte av standard kan være uheldig.

På lang sikt vil altså følgende strekninger få fire felt:

- E 6 Svinesund - Oslo (planlagt ferdig i 2009)
- E 6 Oslo - Øyer
- E 6 Trondheim - Steinkjer
- E 18 Mysen - Vinterbru
- E 18 Oslo - Kristiansand
- E 39 Kristiansand - Mandal
- E 134 Drammen - Kongsberg
- E 16 Sandvika - Hønefoss
- Rv 2 Kongsvinger - Kløfta

I tillegg til disse strekningene er det behov for fire felt på en del kortere strekninger rundt byer som Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger. Også ved andre byer kan trafikkmengdene tilsi at det blir korte strekninger med fire felt. Dette må imidlertid sees i nær sammenheng med den samlede transport- og arealutviklingen i disse områdene i årene framover.

Det vil ta lang tid å gjennomføre firefeltsstrategien. Det vil derfor på enkelte strekninger bli nødvendig med en trinnvis utbygging, der et første trinn for eksempel kan være bygging av midtrekkverk for å eliminere møteulykker.

Firefeltsstrategien vises i kart nedenfor.



Det langsiktige målet for stamvegnettets utvikling

For å klare de langsiktige og overordnede samfunnspolitiske og transportpolitiske målene mener vi oppsummert at det er ønskelig at stamvegnettet rundt 2040 er utbygget slik:

- Alle stamveger er utbygget eller utbedret til vegnormalstandard.
- Firefeltsstrategien er gjennomført.
- Alle stamveger med lavere ÅDT enn 2 800 kjøretøyer per døgn i dag er i hovedsak utbedret langs eksisterende trasé til den utbedringsstandard som inngår i det nye forslaget til vegnormaler. Dette gjelder om lag 5 500 km, eller 65 prosent av stamvegnettet. Minste bredde er normal 8,5 meter. Ved vanskelig terreng eller kostbare inngrep kan imidlertid en smalere vegbredde aksepteres. Fri høyde er minst 4,2 meter. Fysiske flaskehals for næringslivets transporter er i hovedsak eliminert og bæreevnen på stamvegnettet er forsterket. Der vegen går gjennom tettsteder er den bygget om til miljøgate der det er behov for dette. Eventuell utbygging eller sikring av areal til en omkjøringsveg må skje etter en trafikal vurdering og arealplan for tettstedet.
- To av dagens ni ferjesamband i stamvegnettet er erstattet med fast forbindelse. De sju resterende sambandene har et godt tilbud i henhold til kravene fra trafikkanter, næringsliv og samfunn.
- Raste- og hvileplasser for tungtrafikken er utbygget i henhold til gjeldende retningslinjer for dette.
- Krav til godt miljø langs stamvegene er oppfylt og det er gjennomført miljøforbedringer i mindre tettsteder og ved viktige natur- og kulturområder.
- Det er et godt tilbud for gående og syklende samt kollektivtrafikanter. Skoleveger og strekninger med minst 50 gående og syklende per døgn har gang- og sykkelveger. Ekspressbusstrafikken har god framkommelighet og gode holdeplasser.
- Stamvegnettet er koblet sammen med stamnettene for de andre transportformene gjennom gode tilknyttinger til nasjonalt viktige terminaler for både person- og godstrafikk.
- Etterslepet i vedlikehold er tatt igjen i den grad det er lønnsomt, og vedlikeholdet er holdt på et slikt nivå at etterslep ikke øker.
- Stamvegene har ingen kjente rasstrekninger eller raspunkter, selv om det ikke er mulig å helt garantere mot nye ras, utglidninger, oversvømmelser og flom.
- I storbyene er stamvegnettet bygget ut for å oppnå en kapasitetsmessig balanse. Dette innebærer at trafikkveksten på innfartsvegene må dempes gjennom utbygging av kollektivtrafikken og tiltak som begrenser bilbruken.

2.3 Mer sammenhengende utbygging av stamvegene

For å bedre framkommeligheten og forutsigbarheten for næringslivets transport, la Samferdselsdepartementet i Nasjonal transportplan 2006-2015 vekt på mer sammenhengende utbygging av stamvegnettet i alle deler av landet. Først og fremst ble E 6, E 18, E 39 og korridoren Oslo-Bergen prioritert. Dette er de viktigste hovedtransportårene gjennom landet med de største trafikkmengdene og de største trafiksikkerhetsproblemene. E 6 gjennom Nord-Norge og E 39 nord for Bergen har ikke de samme trafikkmengdene som de øvrige rutene, men har stor regionalpolitisk betydning. Disse strekningene ble derfor også høyt prioritert av Samferdselsdepartementet.

Samferdselsdepartementet ønsket et finansieringssystem som sikrer en raskere, mer effektiv og helhetlig utbygging av stamvegnettet. Økte statlige bevilgninger og bruk av bompenger må sees i sammenheng, og ny teknologi, som reduserer kostnadene for innkreving, må tas i bruk. Med hjelp av bompenger, sammen med statlige bevilgninger, vil en lengre høytrafikkert stamvegsstrekning kunne bygges ut raskere med sammenhengende standard. Samferdselsdepartementet mente en bør være tilbakeholden med å bruke bompenger i områder med lite trafikk.

Statens vegvesen vil arbeide videre ut fra en strategi for mer sammenhengende utbygging av stamvegene. Dette innebærer at vi prioriterer en mer enhetlig standard på lengre strekninger framfor å bygge ut enkelte isolerte delstrekninger. Mulighetene til og takten i en slik utbyggingsstrategi er imidlertid avhengig av de økonomiske rammene og mulighetene for bompengefinansiering. Bompengefinansiering gir først og fremst et bidrag til utbygging av høytrafikkerte veger, men det forutsetter lokalt initiativ og lokal tilslutning. Statens vegvesen mener imidlertid at det også bør gjennomføres en mer sammenhengende utbedring av lavtrafikkerte stamveger, dersom dette er mulig til rimelige kostnader.

2.4 Utbedring av lavtrafikkerte veger hovedsakelig langs eksisterende trasé

Som det er sagt ovenfor er det i forslaget til nye vegnormaler innført en egen utbedringsstandard som skal brukes når det gjennom en overordnet plan legges fast at en vegstrekning skal utbedres hovedsakelig langs eksisterende trasé. I stamvegutredningene vises hvilke strekninger som hovedsakelig skal utbedres langs eksisterende trasé. Det er om lag 65 prosent av stamvegnettet.

Ved utbedring av eksisterende veg blir utgangspunktet å utnytte mest mulig av eksisterende veg. Det innebærer i praksis at krav til tverrprofil, horisontalkurvatur, vertikalkurvatur, stigning, kryssutforming m.m. må vurderes mer fleksibelt enn ved bygging av ny veg. Forslaget til nye vegnormaler åpner for dette.

Følgende prinsipper legges normalt til grunn ved vurderinger knyttet til utbedring av eksisterende veg når ÅDT i dimensjoneringsåret er under 4 000 (tilsvarer 2 800 i dag):

- Det legges normalt til grunn en vegbredde på 8,5 meter. I vanskelig eller sårbart terreng er smalere vegbredde akseptabelt.
- Horisontalkurver med radius under 150 meter skal rettes ut. Det er viktig å tilstrebe harmoni i kurvaturen.
- Vertikalkurvaturen bør i størst mulig grad tilpasses eksisterende veg. Farlige høybrekkskurver bør vurderes i hvert enkelt tilfelle.
- Det kan tillates passeringslommer i stedet for kanalisering av kryss.
- Noe randbebyggelse, direkte avkjørsler og fartsgrense 60 km/t kan tillates på begrensede strekninger.
- Vegen går ofte gjennom tettsteder.

Med utbedring langs eksisterende veg vil lavtrafikkerte stamveger ofte ha flere funksjoner. De må fungere både som gjennomfartsveg og lokalveg. Konflikten mellom gjennomfartstrafikken og lokale hensyn kan oppfattes som vesentlig, selv om trafikkmengdene ikke er veldig høye. Det er derfor viktig at forholdene for gående, syklende og bussreisende, samt støyforhold og andre miljøforhold blir løst i sammenheng på slike vegstrekninger. I rammene for prosjektene må det være rom for å kunne gjennomføre estetisk forsvarlige tiltak.

Breddeutvidelser vil ofte føre til høyere hastighet. Der planlagt vegutbedring vil gi økt hastighet, må kryss, kurver, sideterreng og andre kritiske elementer oppgraderes for å unngå at risikoen øker etter utbedring. Overraskende kurver må vies spesiell oppmerksomhet og evt. skiltes eller bakgrunnsmarkeres.

På veger med lav trafikk er det ofte utforkjøringer som forårsaker de alvorligste ulykkene. Tiltak for å hindre utforkjøringer og begrense skadeomfanget bør prioriteres. Behandling av sideterreng i henhold til rekkverksnormalen vil likevel gi svært høye kostnader. På lavtrafikkerte veger må det derfor sees fleksibelt også på denne normalen.

Også ved utvikling av eksisterende veg skal det unngås inngrep i verneområder og sårbare natur- og kulturmiljøer. Det skal legges vekt på fleksibel utforming og avbøtende tiltak for å minimalisere skadevirkninger.

2.5 Tiltak for kobling til andre transportformer

I stamvegutredningene er det gjort en gjennomgang av tilknyttingen mellom stamvegnettet og nasjonale havner samt Alnabruterminalen i Oslo. Statens vegvesen har som mål at alle nasjonale havner og andre viktige terminaler skal få god tilknytning til stamvegnettet. I det videre arbeidet med Nasjonal transportplan vil det bli vurdert i hvilken grad tilfartsveger til nasjonalt viktige terminaler bør klassifiseres som stamveger.



2.6 Mindre tiltak for sikkerhet, miljø, gang- og sykkeltrafikk, kollektivtrafikk m.m.

Nullvisjonen er et viktig utgangspunkt for tiltak på stamvegnettet. Risikoen for møteulykker skal minimeres. Hvis det tar tid å realisere firefeltsstrategien skal to- og trefeltsveger med midtrekkverk brukes som en midlertidig løsning. Det forutsettes også en markert økning av innsatsen til mindre trafiksikkerhetstiltak, som gir god effekt. Det finnes mange eksempler på slike tiltak i stamvegutredningene:

- Midtrekkverk på to- eller trefeltsveger for å redusere antallet møteulykker
- Omkjøringsfelt på tofeltsveger
- Tiltak i sideterrenget eller oppsetting av rekkverk langs farlige partier av vegene for å redusere konsekvensene av utforkjøring
- Ulike typer av andre punkttiltak på ulykkesutsatte strekninger og kryss

Ingen boliger langs stamvegnettet skal ha innendørs støy over 40dBA. Grenseverdier for luftkvalitet i forurensingsforskriften skal ikke overskrides.

Sammenhengende sykkelnett i byer og tettsteder med over 5 000 innbyggere er et viktig satsingsområde for Statens vegvesen. Utenfor byer og tettsteder er det forutsatt sykkelanlegg på strekninger med mer enn 1000 i ÅDT og daglig over 50 gående og syklende, eller der det ferdes barn. Her er sikker skoleveg et prioritert område.

Det er i stamvegutredningene gjort vurderinger knyttet til alle tettsteder og bebygde områder. På høytrafikkerte strekninger legges stamvegen ofte utenfor tettsted. På lavtrafikkerte stamveger gjennom tettsteder må man normalt basere seg på en strategi der stamvegen vil fortsette å gå gjennom tettstedet, men på tettstedets premisser. Dette vil kunne bety at det er nødvendig å gjennomføre tiltak som gjør det tryggere og sikrere å gå og sykle langs og på tvers av vegen. En miljøgate kan være en god løsning på slike stamveger, men miljøgatene bør normalt ikke være lengre enn 1 km.

Ut fra miljøhensyn er det gunstig at en større andel av persontransporten skjer med kollektive transportmidler. Langrutebusser er et aktivt virkemiddel for å legge til rette for et samlet sett bedre kollektivtilbud til publikum, slik at kollektivtransporten blir i stand til å styrke sin stilling i konkurransen med personbiltrafikken. Langrutebussene drives på kommersiell basis, i hovedsak med refusjon av dieselavgift som eneste offentlige tilskudd. For å kunne konkurrere må bussene gå raskt. Det innebærer et stoppmønster som gir så lite tidstap som mulig. Hovedregelen blir dermed et rutenett som følger de raskeste vegene og betjener de stedene som ligger langs disse. For steder utenfor hovedruten vil

vegkryss langs hovedruten være viktige stoppesteder og omstigningspunkter. Statens vegvesen har som mål at alle stoppesteder for ekspressbusstrafikken skal bli trygge og få god tilgjengelighet i løpet av trettiårsperioden.

For lastebiltrafikken er det viktig at det finnes raste- og hvileplasser jevnt fordelt langs stamvegnettet, ikke minst med hensyn til lovpålagte krav til hviletid. Statens vegvesen har som mål å legge til rette for slike raste- og hvileplasser for tungtransporten i samarbeid med kommersielle tilbydere. I tillegg vil vi øke antallet stoppesteder der lastebilsjåførene kan ta på og av kjettinger før og etter høyfjellstrekninger eller ved andre kraftige stigninger.

Tiltakene på stamvegnettet vil innebære at de viktigste flaskehalsene for næringslivets transporter blir eliminert. Alle stamveger får fri høyde på minst 4,2 meter og normalt en bredde på minst 8,5 meter. Regulariteten over fjellet vintertid blir forbedret gjennom utbygging av stigningsfelt, stoppesteder for kjettingmontering og bedre forsterket vintervedlikehold. Det blir to færre ferjesamband, en innkortet ferjestrekning og bedre ferjetilbud. Alle kjente rasfarlige strekninger vil bli sikret for ras, selv om det ikke er mulig å garantere at stamvegnettet vil bli helt befridd for nye ras, utglidninger, oversvømmelser og flom.

Etterslepet i vedlikehold vil bli tatt igjen i den grad det er lønnsomt og vedlikeholdet opprettholdes på et nivå som ikke øker etterslepet ytterligere. Bæreevnen på stamvegene økes og det legges opp til en standard som gjør det mulig å trafikkere en del av stamvegnettet med tyngre kjøretøyer enn 50 tonn.





Vedlegg 1 Grunnlagsrapport

3 Stort behov for ressurser

Å utvikle hele stamvegnettet til en god standard vil koste mye. Hvis dette skal kunne klares på tretti år trengs både økte statlige bevilgninger og økt bompengereving.



3.1 Kostnader for å utvikle hele stamvegnettet til god standard

Statens vegvesen har grovt beregnet hva det vil koste å oppnå en god standard på hele stamvegnettet, dvs. i henhold til forslaget til nye vegnormaler. Vi regner med at dette vil koste minst 230 mrd kr. Med nåværende tildeling til stamveger (statlige midler og bompenger i budsjettet for 2006) vil det ta omtrent 50 år å klare dette. Mesteparten av kostnadene ligger på utbygging av høytrafikkerte veger. Kun cirka 25 prosent av kostnadene vil gå til utbedring av de 65 prosent av stamvegene som har ÅDT lavere enn 2 800 kjøretøyer/døgn.

Tallet på hvor mange år det tar å oppnå en god standard for hele stamvegnettet, må kun sees som en illustrasjon på behovet for midler til stamvegnettet. I realiteten er behovet ikke statisk. Det vil endre seg i takt med utviklingen i samfunnet og trafikkveksten. Med den tidshorisont vi her opererer med vil vi sannsynligvis derfor aldri komme til en situasjon da stamvegnettet er ferdigutbygd.

Hvis det skal bli mulig å dekke behovet på 230 mrd kr på tretti år, trengs det om lag 7,5 mrd kr per år til investeringer i stamveger. I følge statsbudsjettet for 2006 brukes omtrent 4,5 mrd kr til investeringer i stamveger, hvorav om lag 1,6 mrd kr kommer fra bompenger. Det kreves altså ytterligere 3 mrd kr per år for å nå målet på 30 år.

Vi presenterer grove tall på kostnader for å utvikle stamvegnettet. Vi vil imidlertid poengtere at usikkerheten i disse tallene er stor. Kostnadene har en tendens til å øke vesentlig med tiden. På dette beregningsnivået er det svært lett for at en ikke får med seg alle kostnader.

3.2 Finansieringsmuligheter

Hvis det skal bli mulig å finansiere stamvegstrategien i løpet av en trettiårsperiode trengs sannsynligvis både en økning av statlige bevilgninger til investeringer i stamveger og økt bruk av bompenger. I stamvegutredningene har vi grovt vurdert den økonomiske muligheten for bompengefinansiering i de ulike rutene. I følge disse grove vurderingene kan det finnes et potensial for om lag 80 mrd kr i bompenger, dvs. som dekker om lag 35 prosent av totalbehovet. Det tilsvarer omtrent samme bompengandelen som i dag ved utbygging av stamvegnettet. Hvis hele bompengepotensialet kan tas ut i løpet av en trettiårsperiode tilsvarer det om lag 2,6 mrd kr pr år, hvilket er 1 mrd kr mer pr år enn i dag. Bompengefinansiering krever lokal tilslutning. Det er derfor vanskelig å vurdere de realistiske mulighetene for bompenger. Hvis det er mulig å øke bompengeutøkket til en slik omfang trengs likevel ytterligere 2 mrd kr per år i statsmidler for å nå målet om god standard på stamvegnettet på 30 år.

Bompengeneinnkreving krever som nevnt ovenfor lokal tilslutning og det finnes en grense for hvor mange bompengeprojekter som er akseptabelt samtidig. I dag brukes bompenger som finansiering av så vel utbygging av stamveger og øvrige riksveger samt til bypakker. Det er derfor et behov for videre utredninger av mulighetene og prinsippene

Vedlegg 1 Grunnlagsrapport

4 Virkninger



Når stamvegnettet er utbygget i henhold til de overordnede målene, vil både trafikksikkerhet og framkommelighet for næringslivets transporter bli vesentlig forbedret. Stamvegnettet har da fått en god standard i hele landet. Meget grove beregninger viser at ulykkeskostnaden på stamvegnettet vil bli redusert med minst 30 mrd kr og samfunnets transportkostnader med minst 60 mrd kr (samfunnsøkonomisk nytte neddiskontert på 25 år med 4,5 prosent kalkulasjonsrente). Disse gevinstene er beregningsmessig mindre enn kostnadene. Samlet sett gir våre beregninger en negativ samfunnsøkonomisk nettonytte på 70 mrd kr. Beregningene er gjort med beregningsverktøyet EFFEKT. Dette verktøyet er først og fremst utviklet for å sammenligne alternative vegtraséer for et prosjekt.

Mange prosjekter som er vurdert som viktige for trafikksikkerhet, næringsliv og distriktsutvikling, blir samfunnsøkonomisk ulønnsomme i følge beregningene. Det er flere forklaringer til dette.

- Byggekostnadene er svært høye i Norge samtidig som trafikken generelt er lav.
- Høytrafikkerte veger må ofte legges i vanskelig terreng for å unngå bebyggelse og dyrket mark. Det fører ofte til kostbare bruer og tunneler, for eksempel på E18 i nordre Vestfold.
- Utbedring av lavtrafikkerte veger i eksisterende trasé gir ofte små tidsgevinster og ulykkesreduksjoner i forhold til kostnadene. Utbedring av smale veger (smalere enn 7 meter) gir imidlertid redusert stress og økt komfort som ikke beregnes i standardisert metodikk.
- Vi har ikke beregnet nytten for næringsliv og distriktsutvikling som kommer i tillegg til sparte tids- og kjørekostnader (som er med i beregningene). Forskning gir ikke noe entydig svar på hvor stor denne nytten er, men gevinster for næringslivet kan komme i tillegg til de vi kan beregne med vår standardmetodikk.
- Alle tiltak er beregningsmessig forutsatt 100 % statlig finansiert. Det vil si at det regnes med en skattekostnad på 20 øre pr anleggskrone finansiert over det offentlige budsjett.

Beregningene er basert på gjeldende trafikkprognoser fra arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015. Det utarbeides nå nye prognoser som vil bli lagt til grunn ved beregning og prioritering av konkrete prosjekter i NTP 2010-2019. Foreløpige beregninger av persontrafikken tyder på at trafikkveksten vil variere mer mellom fylker og landsdeler enn i de gamle prognosene. Blant annet vil det trolig bli sterkere trafikkvekst i Østlandsområdet, Rogaland og Hordaland. Det er imidlertid usikkert om veksten landet sett under ett blir særlig høyere enn med gjeldende prognoser. Det er foreløpig ikke grunn til å anta at nye prognoser vil kunne øke den beregnede nettonytten vesentlig. Prognoser for godstransporten vil bli ferdige i slutten av 2006.

Alle tiltak er ikke beregnet i de foreløpige samfunnsøkonomiske beregningene. For eksempel er nytten av tiltak i Oslo og Bergen ikke beregnet, heller ikke mindre tiltak. Omfanget av tiltak som ikke er beregnet kan grovt anslås til 80 mrd kr, eller 35 prosent av de totale kostnadene.

I det videre arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019 vil det bli gjort nye samfunnsøkonomiske beregninger av de tiltak som er aktuelle å prioritere i perioden. Disse vil bli gjort med det nye beregningsverktøyet EFFEKT 6 og bygge på mer detaljerte data enn de foreløpige beregningene i stamvegutredningene. Blant annet vil trafikkgrunnlaget komme fra de transportmodellene, som vil bli tatt i bruk i løpet av høsten 2006. Det vil også bli utført et arbeid med kvalitetssikring av de samfunnsøkonomiske beregningene. Vi regner derfor med å kunne presentere mer pålitelige beregninger når etatene presenterer sitt forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 rundt årsskiftet 2007/2008.

I tillegg til beregnede økonomiske besparelser kan nytten belyses på følgende måte:

- Antall drepte og hardt skadde et år på stamvegene beregnes å bli redusert med 125 personer når alle tiltakene er gjennomført, eller med 25 prosent.
- Kjøretiden mellom større byer blir redusert med 30-60 minutter. For tungtrafikken kan kjøretiden bli ytterligere redusert. Også påliteligheten i vegnettet vil forbedres vesentlig. Dette fører til vesentlig reduserte avstandskostnader og fører distrikts-Norge nærmere markedene i sentrale strøk og i Europa.

Nedenfor vises noen eksempler på ruter som får reduserte kjøretider.

Oslo – Kristiansand	25 minutter
Kristiansand – Stavanger	35 minutter
Stavanger – Bergen	65 minutter
Bergen – Ålesund	50 minutter
Ålesund – Trondheim	30 minutter
Trondheim – Bodø	40 minutter
Bodø – Tromsø	45 minutter
Tromsø – Alta	15 minutter
Alta – Kirkenes	2 minutter
Oslo – Trondheim	55 minutter via E6 og 35 minutter via Rv 3
Oslo – Ålesund	65 minutter
Oslo – Bergen	45 minutter via E16 og 60 minutter via Rv 7/52
Oslo – Haugesund	50 minutter
Oslo – Ørje (Sverige)	10 minutter

I tillegg til dette har gang- og sykkeltrafikken samt ekspressbusstrafikken fått bedre forhold, samtidig som miljøet har blitt rustet opp både i mindre tettsteder og ved viktige natur- og kulturområder.



Vedlegg 1 Grunnlagsrapport

5 Strategier for utvikling av stamvegnettet i et 30-års-perspektiv



Statens vegvesen har analysert behovene for tiltak innenfor hver av de 18 stamvegrutene. Disse behovene har foreløpig blitt gruppert i tre grupper, der tiltak som det er behov for å få gjennomført raskt er satt i gruppe 1, mens tiltak som kan vente lengst er satt i gruppe 3. Denne inndelingen bygger på en videreføring av de mål, strategier og prioriteringer som ligger i Nasjonal transportplan 2006-2015. Totalt er strekninger for om lag 100 mrd kr satt i gruppe 1. Behovsvurderingen er gjort for hver enkelt rute og ikke sett i sammenheng med andre ruter. Kriteriene for inndelingen i de tre gruppene presenteres i kapittel 6. I vedlegg 3 presenteres en oppsummering av utviklingsstrategier og behovsvurdering for hver stamvegrote.

Vi har vist at en videreføring av dagens ressurser ikke er tilstrekkelige til å utvikle hele stamvegnettet til god standard i løpet av en trettiårsperiode. Med nåværende ressursinnsats tilsvarer behovene en utbyggingstid på rundt 50 år. For å dekke behovene i gruppe 1 vil det ta over 20 år. Det er derfor nødvendig med en streng prioritering, der vi vurderer hele stamvegnettet samlet. Vi vil drøfte noen alternative strategier for utbygging av stamvegnettet de kommende 30 årene og inviterer til diskusjon om disse strategiene. Denne diskusjonen kan være et grunnlag for de økonomiske prioriteringene for de første 10 årene, som vil skje i arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019.

Vi ønsker diskusjon om følgende alternative strategier:

1. Utbedring av lavtrafikkerte veger med lav geometrisk standard først
2. Utbygging av høytrafikkerte veger med mange ulykker og kjøproblemer først
3. Utbygging og utbedring av de viktigste vegene først (E6, E18, E39, E16 og Rv 7/52)

Statens vegvesen mener det er et dilemma å velge mellom slike strategier. Det er behov for å utbedre lavtrafikkerte veger med lav geometrisk standard for å bedre forholdene for bosatte og næringsliv i distriktene og redusere avstandskostnadene. Samtidig er det behov for å bygge ut de høytrafikkerte vegene som har problem med stor trengsel og mange alvorlige ulykker. E6, E18, E39 og tverrforbindelsene mellom Oslo og Bergen er utpekt som de høyest prioriterte stamvegene i Nasjonal transportplan 2006-2015.

Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet vil i løpet av 2006 gi supplerende retningslinjer for målstrukturen i Nasjonal transportplan. Vi vil da uansett vurdere strategiene og hvordan vi kan få størst mulig måloppnåelse i forhold til målene. Dette vil vi arbeide videre med fram mot transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019.

I det videre arbeidet med Nasjonal transportplan vil etatene og Avinor også analysere konkurranseflater og samordningsmuligheter mellom transportformene og hvordan de nasjonale transportnettene kan kobles sammen på en god måte. De økonomiske prioriteringene og fordelingen av midler på transportformer, strekninger og prosjekter for den første tiårsperioden vil skje i arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019.

Vi tar imidlertid ikke nå stilling til hvilken strategi, eller kombinasjon av strategier, som bør velges. Vi ønsker å invitere til en debatt og diskusjon om dette. De synspunkter som kommer inn til oss vil, sammen med stamvegutredningene, være viktige innspill til det videre arbeid med Nasjonal transportplan 2010-2019.

5.1 Utbedring av lavtrafikkerte veger med lav geometrisk standard først

I denne strategien prioriteres stamveger med meget lav geometrisk standard høyt, først og fremst veger som er smalere enn 7,0 meter. I følge stamvegutredningene vil det koste om lag 60 mrd kr å utbedre det lavtrafikkerte stamvegnettet, dvs. der ÅDT er lavere enn 2 800 kjøretøyer/døgn. Dette innebærer at om lag 25 prosent av kostnadene er knyttet til denne delen av vegnettet, som utgjør om lag ca 5 500 km eller 65 prosent. Om lag halvparten av disse kostnadene, 30 mrd kr, er knyttet til å utbedre veger som er smalere enn 7,0 meter.

Et regneeksempel kan illustrere konsekvensene av en prioritering av lavtrafikkerte veger. I følge beregningene vil det med dagens investeringsnivå ta om lag 50 år å gi hele stamvegnettet en god standard. Hvis vi forutsetter at utbedringen av hele det lavtrafikkerte stamvegnettet skal gjennomføres i løpet av trettiårsperioden, dvs. fram til 2040, trengs om lag 2 mrd kr/år til utbedring av eksisterende veger. Dette innebærer at 45 prosent av tilgjengelige midler må prioriteres til lavtrafikkerte veger. Fordi muligheten for bompengefinansiering er begrenset på dette vegnettet, blir det behov for å avsette om lag 60 prosent av bevilgningene til lavtrafikkerte veger.

Hvis vi begrenser oss til først å utbedre de veger som er smalere enn 7,0 meter, trengs om lag 1,0 mrd kr/år om dette skal oppnås på 30 år. Med en innsats på 1,5 mrd kr/år kan man klare å utbedre alle smale veger i løpet av en 20-årsperiode, og med en innsats på 3 mrd kr/år klarer man det i løpet av den første tiårsperioden. Men det siste innebærer at om lag 70-75 prosent av statsbevilgningene må avsettes til å utbedre de smaleste vegene. Det kreves med andre ord en meget sterk prioritering hvis man skulle gå inn for å utbedre alle stamveger som er smalere enn 7 meter i løpet av en 10-årsperiode.

En prioritering av de lavtrafikkerte vegene vil gå ut over prosjekter på mer trafikkerte veger, selv om disse kan ha høy bompengandelen. Vi har ikke hatt mulighet til å beregne konsekvensene for trafiksikkerheten og transportkostnadene av en strategi der man prioriterer lavtrafikkerte veger høyt. Sammenlignet med strategien i forrige NTP vil imidlertid disse nytteeffektene bli redusert. En slik prioritering vil føre til at de høytrafikkerte vegene eventuelt må bygges ut med enda høyere grad av bompengefinansiering enn i dag. Uansett må det gjennomføres midlertidige tiltak som for eksempel oppsetting av midtrekkverk på disse vegene for å bedre sikkerheten. Likevel kan en slik strategi føre til lav framkommelighet på høytrafikkerte veger som også næringslivet i hele landet har behov for.

En slik strategi vil imidlertid kunne innebære et vesentlig standardløft for bosatte og næringsliv i distrikts-Norge ved at den geometriske standarden på de dårligste vegene blir utbedret. En større andel av veginvesteringene enn i dag vil skje i Region nord, midt og vest.

5.2 Utbygging av høytrafikkerte veger med mange ulykker og køproblemer først

Om lag 170 mrd kr av kostnadene i stamvegutredningene er knyttet til utbygging av veger med ÅDT høyere enn 2 800 kjøretøyer/døgn. Med dagens tildeling og bompengefinansiering vil det ta 35-40 år å dekke dette behovet. Med en utvidet bompengefinansiering vil det bli mulig å klare hele utbyggingen på rundt 30 år. Da er det ikke rom for satsinger på det lavtrafikkerte stamvegnettet da statlige midler til stamveginvesteringer i hovedsak må brukes til å finansiere den statlige delen i bompengeprojektene.

En økt prioritering av de høytrafikkerte vegene vil kunne gi større reduksjon av samfunnets transportkostnader og ulykkeskostnader, men store deler av landet må leve med lav standard på stamvegnettet. Investeringene vil først og fremst gå til Region øst og sør samt storbyområdene. Dette kan gå på bekostning av forbedringer for næringslivet i kystregionene i vest og nord, som i stor grad er eksportrettet.

5.3 Utbygging og utbedring av de viktigste vegene først (E6, E18, E39, E16 og Rv 7/52)

Statens vegvesen tidligere prioritert E6, E18, E39 og tverrforbindelsene mellom Oslo og Bergen. Dette ble også tatt inn i stortingsmeldingen om NTP 2006-2015. Bakgrunnen for denne prioriteringen er at disse stamvegene er viktige for å binde Norge sammen og at de har stor betydning for tungtransporten.

I stamvegutredningene er omlag 150 mrd kr av kostnadene knyttet til disse stamvegene. Dette utgjør 60-65 prosent av kostnadene for å bygge ut hele stamvegnettet. Hvis vi bare prioriterer disse vegene, vil det ta mer enn 30 år å få dem utbygget og utbedret til god standard. Da er det ikke rom for noen satsinger på andre stamveger med nåværende tildeling. Følgelig vil det være nødvendig å prioriterere også mellom og innen disse stamvegrutene.

En prioritering av de viktigste stamvegrutene vil innebære at innsatsen blir rettet mot de veger som har størst betydning for næringslivet og som i dag har størst problemer med køer og ulykker. Samtidig vil det kunne bli en spredning i hele landet, fordi disse vegene er hovedårene i Norge. Visse deler av distrikts-Norge må imidlertid vente svært lenge på bedre vegstandard med en slik prioritering. De prioriterte stamvegene har dessuten så stor utstrekning og så høye kostnader at det trengs en streng prioritering av strekninger og tiltak på disse vegene.

Vedlegg 1 Grunnlagsrapport

6 Behovsvurdering sortert i tre grupper



Statens vegvesen har analysert behovene for tiltak innenfor hver av de 18 stamvegrutene. Disse behovene har foreløpig blitt gruppert i tre grupper, der tiltak som det er behov for å få gjennomført raskt er satt i gruppe 1, mens tiltak som kan vente lengst er satt i gruppe 3. Denne inndelingen bygger på en videreføring av de mål, strategier og prioriteringer som ligger i Nasjonal transportplan 2006-2015. Behovsvurderingen er gjort for hver enkelt rute og ikke satt i sammenheng med andre ruter.

Det gjøres ikke økonomiske prioriteringer i stamvegutredningene. Dette vil bli gjort i arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019. Hensikten med behovsvurderingen i tre grupper er å gi oss litt hjelp i det videre prioriteringsarbeidet i Nasjonal transportplan og gi muligheter til diskusjon og debatt.

6.1 Kriterier for behovsvurderingen

Behovsvurderingen og inndelingen i tre grupper har tatt utgangspunkt i de transportpolitiske mål og føringer som gis i Nasjonal transportplan 2006-2015. Dette innebærer at trafikksikkerhet og framkommelighet for næringslivet er høyest prioritert i en strategi for utvikling av stamvegnettet utenfor byene. I byene er miljøvennlig transport høyere prioritert enn framkommelighet for biltrafikken.

Nullvisjonen er utgangspunktet for trafikksikkerhetsarbeidet. Risikoen for møteulykker skal minimeres. Der det tar lang tid at realisere firefeltsstrategien skal to- og trefeltsveger med midtrekkverk brukes som en midlertidig løsning. Midtrekkverk skal også brukes på slike veger med ÅDT 8 000 – 12 000 kjøretøyer/døgn i dag. Det forutsettes også en markert økning av innsatsen til mindre trafikksikkerhetstiltak.

For å bedre trafikksikkerheten, framkommeligheten og forutsigbarheten for næringslivets transport legges det vekt på en mer sammenhengende utbygging av stamvegnettet. På mer lavtrafikkerte strekninger vil utbyggingen baseres på utbedring av eksisterende veg for å oppnå tilfredsstillende bredde og bæreevne samt bedret trafikksikkerhet. Det er også viktig å ta igjen etterslepet i vegkapitalen.

Det er en viktig overordnet transportpolitisk strategi å flytte gods fra veg til sjø og bane. Tiltak som bedrer koplingen mellom transportformene gis derfor høy prioritet.

Nasjonal transportplan gir også føringer for tilrettelegging for gående og syklistene samt miljøforbedringer langs eksisterende veg i form av miljøgater og reparasjonstiltak i forhold til natur- og kulturmiljø. Riktig utført kan vegutbedringer gi miljøgevinst sammenlignet med bygging av ny veg, på grunn av mindre inngrep. Vi bør unngå nye inngrep i områder med vernestatus, store naturområder, sjeldne naturtyper og kulturmiljø.

Med disse utgangspunktene legges i gruppe 1 prosjekter ut fra følgende kriterier:

- Strekninger med mye trafikkulykker.
- Strekninger som er viktige for næringslivets transporter, men som har lav framkommelighet. Tiltak som breddeutvidelse, forsterket bæreevne og

- eliminering av flaskehals prioritert på det lavtrafikkerte vegnettet.
- En mer sammenhengende utbygging av stamvegnettet.
- Tiltak som kobler stamvegnettet sammen med nasjonalt viktige havner og andre godsterminaler samt lufthavner på en god måte.
- Tiltak for å oppfylle lovfestede krav til miljø
- Tiltak for sammenhengende nett for gange og sykkeltrafikk samt sikre skolveger.
- Utbedring av stamveger i bypakker for en mer miljøvennlig bytransport.

I gruppe 2 legges prosjekter ut fra følgende kriterier:

- Strekninger som er viktige for næringslivets transport, men der framkommelighetsproblemene ennå ikke er alvorlige. Trafikkveksten ventes imidlertid å føre til økte framkommelighetsproblemer.
- Tiltak for å opprettholde en høy trafiksikkerhet i takt med trafikkveksten.
- Strekninger med problemer i forhold til randbebyggelse, gange, sykkeltrafikk, miljø og tettstedspassing, men som ikke er så viktige at de er plassert i gruppe 1.
- Videreføring av sammenhengende utbygging av høytrafikkerte stamveger samt oppfølging av bypakker (tiltak som ikke er prioritert i gruppe 1).

I gruppe 3 legges prosjekter ut fra følgende kriterier:

- Strekninger der man kan leve med dagens standard en lengre tid. Det kan for eksempel gjelde utbygging til fire felt på visse høytrafikkerte strekninger som i dag har en tilfredsstillende framkommelighet. Dette kan forutsette at det gjennomføres midlertidige mindre trafiksikkerhetstiltak, som for eksempel midtrekkverk. Disse er prioritert i gruppe 1.

I vedlegg 3 presenteres for hver rute hvilke strekninger som har blitt lagt i henholdsvis gruppe 1, 2 og 3. Gruppe 1 inneholder prosjekter og tiltak for om lag 100 mrd kr, hvilket med nåværende tildeling av statsmidler og bompenger vil ta drøyt 20-25 år å få gjennomført. I arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019 vil tiltak de nærmeste 10 årene bli prioritert.

I det videre arbeidet med Nasjonal transportplan kan det bli utarbeidet mer detaljerte etappemål innenfor så vel sikkerhet og framkommelighet som miljø og tilgjengelighet. Slike mål kan komme til å påvirke den endelige prioriteringen av prosjekter og tiltak.

I stamvegutredningene er strekninger for om lag 100 mrd kr prioritert i gruppe 1. Av disse gjelder om lag 30 mrd kr utbedring av lavtrafikkerte veger og mindre tiltak. Dette innebærer at om lag 55 prosent av kostnadene for utbedring og mindre tiltak er lagt i gruppe 1. Dette er et visst uttrykk for viljen å løfte fram en utbedring av de dårligste vegen først. Den reelle prioriteringen før den første tiårsperioden vil bli gjort i det videre arbeidet med NTP 2010-2019.



Vedlegg 2

Tverrprofiler i statens vegvesens forslag til nye vegnormaler

Tverrprofiler i Statens vegvesens forslag til nye vegnormaler

Forslag til nye vegnormaler

Statens vegvesen har utarbeidet forslag til nye vegnormaler. Denne normalen skal erstatte Håndbok 017 Veg- og gateutforming fra 1993 og Håndbok 235 Stamvegutforming fra 2002. Den nye normalen bygger på oppdatert kunnskap om veg- og gateutforming.

Vegnormalene har hjemmel i Forskrifter etter veglovens §13 for anlegg av veg. Forskriftene gir generelle rammer for utforming og standard, og gjelder alle offentlige veger. Vegnormalene gir utfyllende bestemmelser for planlegging og prosjektering av veger og gater.

Myndighet til å fravike vegnormalene innenfor forskriftenes rammer, legges til er lagt til Vegdirektoratet for riksveg, fylkeskommunen for fylkesveg og kommunen for kommunal veg.

Forslaget til nye vegnormaler er ikke ferdigbehandlet, men Statens vegvesen har foreløpig konkludert når det gjelder tverrprofiler for de ulike dimensjoneringsklassene. For stamveger er det 9 forskjellige dimensjoneringsklasser. Disse er følgende:

- S1 Stamveger og andre hovedveger, ÅDT 0 – 12 000, fartsgrense 60 km/t
- S2 Stamveger, ÅDT < 1 500, fartsgrense 80 km/t.
- S3 Stamveger, ÅDT < 1 500, fartsgrense 90 km/t
- S4 Stamveger, ÅDT 1 500 – 4 000, fartsgrense 80 km/t
- S5 Stamveger og andre hovedveger, ÅDT 1 500 – 8 000, fartsgrense 90 km/t
- S6 Stamveger og andre hovedveger, ÅDT 4 000 – 8 000, fartsgrense 80 km/t
- S7 Stamveger og andre hovedveger, ÅDT 8 000 – 12 000, fartsgrense 90 km/t
- S8 Stamveger og andre hovedveger, ÅDT over 12 000, fartsgrense 60 km/t
- S9 Stamveger og andre hovedveger, ÅDT over 12 000, fartsgrense 80 km/t

Tverrprofilene for disse dimensjoneringsklassene vises i figur på neste side. Stamvegutredningene har tatt utgangspunkt i dette forslaget.

Tverrprofil

	ÅDT	Farts- grense	Bredde [m]	
S1	0 – 12 000	60 km/t	7,5 8,5	ÅDT 0 - 4000
				ÅDT 4000 - 12000
S2	0 – 4 000	80 km/t	8,5	
S3	0 – 4 000	90 km/t	8,5	
S4	4000-8000	80 km/t	10	
S5	8000 - 12000	90 km/t	min 12,5 (min 14,5)	
S6	> 12 000	60 km/t	min 16	
S7	> 12 000	80 km/t	min 19	
S8	12 000 – 20 000	100 km/t	min 19	
S9	> 20 000	100 km/t	min 22	



Vedlegg 3

Rutevis gjennomgang av utviklingsstrategier og prioriteringer for:

Stamvegrute 1	E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo
Stamvegrute 2a	E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo
Stamvegrute 2b	Rv. 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta med tilknytting til Elverum (rv. 20) og rv. 35 Jessheim – Hønefoss – Hokksund
Stamvegrute 3	E18/E39 Oslo – Kristiansand – Stavanger med tilknytning (rv. 23)
Stamvegrute 4a	E39 Stavanger – Bergen – Ålesund
Stamvegrute 4b	E39 Ålesund – Trondheim
Stamvegrute 4c	Rv. 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv. 13 Jøsendal – Voss
Stamvegrute 5a	E134 Drammen – Haugesund med tilknytning (rv. 36)
Stamvegrute 5b	Rv. 7/rv. 52 Hønefoss – Gol – Borlaug
Stamvegrute 5c	E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger til Lærdal og Florø (rv. 5)
Stamvegrute 6a	E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger (rv. 150 og rv. 4)
Stamvegrute 6b	Rv. 3 Kolomoen – Ulsberg
Stamvegrute 6c	Rv. 15 Otta – Måløy
Stamvegrute 6d	E136 Dombås – Ålesund
Stamvegrute 6e	Rv. 70 Oppdal – Kristiansund
Stamvegrute 7	E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger (E14, E12 og rv. 80)
Stamvegrute 8a	E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger (E8 og E10)
Stamvegrute 8b	E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger (E8, E69, E75, E105, rv. 92 og rv. 93)

Stamvegrute 1

E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo

Rute 1 er den viktigste landverts utenlandsforbindelse for norsk næringsliv til Europa. Nær halvparten av det landtransporterte godset til og fra Norge fraktes på rute 1 over Svinesund. Når det gjelder personreiser til og fra utlandet krysser to tredjedeler av det totale antallet reisende på veg og bane riksgrensen på rute 1 over Svinesund.

Trafikkmengden på riksgrensen ved Svinesund er ca. ÅDT 15 000, og deretter øker trafikk-mengden til opp mot ÅDT 70 000 i Oslo. De siste ti årene har trafikkveksten vært betydelig høyere enn det man har erfart på landsbasis. Tungtrafikkandelen på Svinesund er ca. 15 %. I Akershus og Oslo er andelen tungtrafikk noe lavere. Veksten i antall tunge transporter har grovt sett fulgt den generelle trafikkøkningen på ruta. Rute 1 har de siste ti årene hatt mange dødsulykker og alvorlige ulykker med hardt skadde. Særlig E6 i Østfold har hatt en bekymringsfull statistikk med tanke på alvorlige møteulykker. Denne situasjonen er imidlertid i ferd med å endre seg i takt med utbyggingen av ny E6 i Østfold.

Det er lagt opp til at E6-delen av Østfoldpakka skal være fullført i 2008. Videre er det lagt opp til å gjennomføre prosjektet Vinterbru-Assurtjern i Akershus i perioden 2006-2009. Med dette vil hele E6 stå ferdig som 4-felts veg mellom Svinesund og Oslo i løpet av 2009. Når E6 står ferdig som 4-felts veg på hele ruta vil det være en viktig nasjonal milepæl for forbedret trafikksikkerhet og framkommelighet for næringslivets transporter. I et 30-års perspektiv antas det å ikke være behov for ytterligere kapasitetsforbedring på E6 i Østfold og i Akershus sør for Oslo. Fokuset vil være rettet mot mindre investeringstiltak med hovedvekt på å ivareta vegkapitalen og trafikksikkerheten, samt å møte nye krav med tanke på støy og tilrettelegging for kollektivtrafikk.

Utbyggingen av E6 vil generere ytterligere trafikk inn mot Ring 3. I dag er ÅDT på E6 i Ryen-/Manglerudområdet rundt 70.000 kjøretøy i døgnet, en økning på over 20.000 kjøretøy på 10 år. Store boligområder er preget av støy- og luftforurensningsproblemer, noe som er bakgrunnen for at samferdselskomiteen ved behandlingen av NTP 2006-2015 ba om at planleggingen av en Manglerud miljøtunnel (E6 Abildsø-Bryn) igangsettes. Departementet har i tillegg gitt Statens vegvesen i oppdrag å utrede utbygging av E18 Mosseveien i tunnel. Planleggingen av en miljøtunnel ved Manglerud er startet opp og skjer i sammenheng med planleggingen av Mosseveien, slik at utviklingen av E6 og E18 i Sørkorridoren ses i sammenheng. E6 og E18 er begge hovedtransportårer i Oslos Sørkorridor mellom Vinterbro og Oslo.

I det foreliggende forslaget til Oslopakke 3 er det satt av betydelige midler til stamvegtiltak i Oslo og Akershus i 15-20 år fra oppstart. Det er foreløpig uklart når innkrevningen kan starte opp. I forslaget til Oslopakke 3 er både Manglerudtunnelen og Mosseveitunnelen prioritert. Hvorvidt Manglerudtunnelen og/eller Mosseveitunnelen endelig vil bli prioritert, hvilken utforming de i så fall bør ha og i hvilken rekkefølge de eventuelt bør bygges ut, vil måtte avvente videre utredninger.

Det bør bygges kollektivfelt på E6-strekningen Klemetsrud-Sandstuveien. Det er forutsatt utbygging av kollektivfelt på strekningene Teisen-Brynseng og Brynsenteret-Ryen i 2007. Disse tiltakene vil være nødvendige i perioden fram til en Manglerudtunnel eventuelt blir bygd. Ved utbygging av kollektivfelt mellom Klemetsrud og Skullerud må også Mortensrud-krysset bygges om, og det bør vurderes om vegen også skal oppgraderes. Det må også vurderes om kollektivtrafikken kan gis bedre prioritering i øvrige kryss på strekningen.

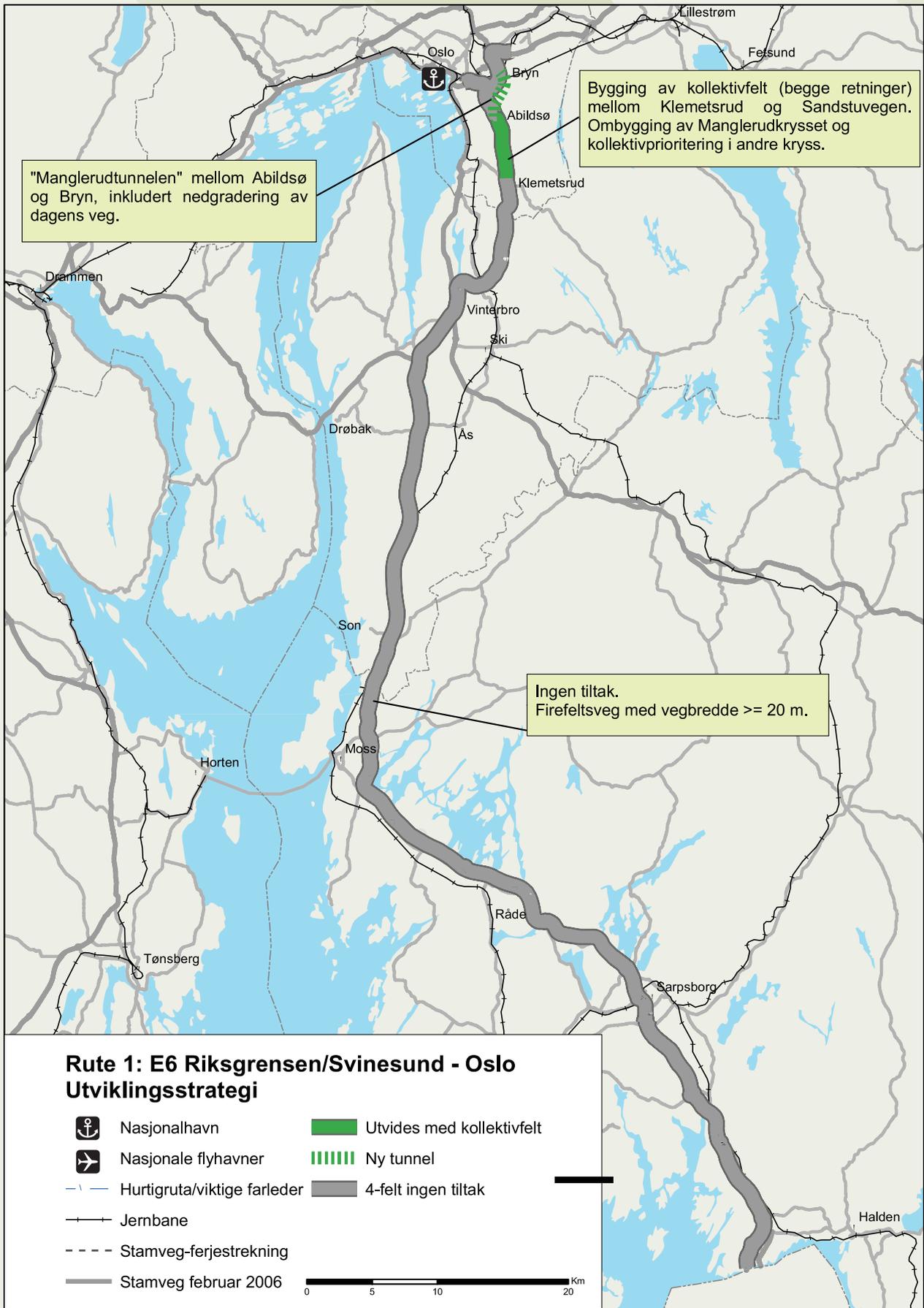
En utviklingsstrategi for ruten og foreløpige prioriteringer innenfor ruten vises i tabell og kart nedenfor.

Stamvegrute 1

E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo

Veg	Strekning	Tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr	Prioritet		
					1	2	3
E6	Klemetsrud – Sandstuveien	Bygging av kollektivfelt i begge retninger, ombygging av Mortensrudkrysset og kollektivprioritering i andre kryss	Tiltakene inngår i en helhetlig strategi for utvikling av "Sørkorridoren".	300	300		
E6	Abildsø – Bryn	Bygging av "Manglerud-tunnel" og nedgradering av dagens veg, utbygging til fullt kryss med Tvetenveien og ombygging av lokalveg-system ved Bryn / Brynseng	Tiltaket inngår i en helhetlig strategi for utvikling av "Sørkorridoren". Miljøproblemer i	3 800	3 800		
Sum rute 1¹⁾				4 100	4 100		

¹⁾ I tillegg kommer mindre investeringstiltak knyttet til hele rute 1 og kostnader forbundet med ITS-løsninger for trafikkstyring i "Sørkorridoren".



E18 er begge hovedtransport- årer i Oslos Stamvegrute 2a

E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo

Ørje til kryss med rv 190 ved Loenga i Oslo. Ruta er den nest viktigste landverts utenlandsforbindelse for norsk næringsliv til Europa etter E6 Oslo-Svinesund. Rute 2a og rute 2b har i en viss grad konkurranseflater hva gjelder de lange transportene mot Sverige og videre. For transporter fra det sørlige og sentrale hovedstads-området er E18 det naturlige rutevalget, mens transporter med utgangspunkt nord for Oslo kan velge å kjøre rv 2.

Indre Østfold utgjør et felles bolig- og arbeidsmarked. Utpendlingen til Oslo og Follo er samtidig betydelig. Korridoren langs E18 og Østfoldbanens Østre linje fra Akershus grense til Mysen utgjør i stadig større grad et felles bolig- og arbeidsmarked med Oslo og Follo.

Trafikkmengden på Riksgrensen ved Ørje er ca. ÅDT 4 000, og deretter øker trafikkmengden til opp mot ÅDT 30 000 i Oslo. På Riksgrensen ved Ørje er tungtrafikkandelen ca. 15 %. Videre vestover i Østfold øker andelen noe, før den igjen synker til ca. 15 % ved Vinterbro. Mellom Vinterbro og Oslo ligger tungtrafikkandelen på ca. 10 %. Store deler av rute 2a har ikke tilfredsstillende geometrisk standard. Særlig gjelder dette bredde, men også i ganske stor utstrekning horisontalkurvatur. E18 gjennom Østfold har mange personskadeulykker. Mellom Vinterbro (Ringnes) og Mastemyr i Akershus har det de siste ti årene vært mange alvorlige møteulykker, og her planlegges det derfor midtrekkverk i perioden 2006-2009. I Oslo går E18 nær bebyggelse med høy utnyttelsesgrad. Det er her at miljøbelastningen totalt sett er størst. Men også i Akershus og Østfold er miljøbelastningen i forhold til støy- og luftforurensning relativt omfattende.

På strekningen Riksgrensen-Ørje forutsettes det utbedring av dagens veg til 10 m bredde. Det er ønskelig at grenseovergangen utvikles til samme standard som strekningene vest for Ørje. Mellom Momarken og Vinterbro forutsettes det 4-felts veg. Videre vurderes det hvorvidt den gjenværende strekningen øst for Momarken, mellom Melleby og Momarken, skal bygges som 2-felts veg med forbikjøringsfelt og midtrekkverk eller som 4-felts veg. I følge NTP 2006-2015 vil store deler av E18-utbyggingen ikke bli startet opp før etter 2015. Det pågår imidlertid arbeid med forsering av E18-delen innenfor Østfoldpakka.

Rute 1, E6 Riksgrensen/Svinesund-Oslo, har en nær sammenheng med rute 2a på strekningen fra Vinterbro i Akershus til Oslo. E6 og E18 er begge hovedtransportårer i Oslos

Sørkorridor. Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å utrede bygging av E18 Mosseveien i tunnel. Ved behandlingen av NTP 2006-2015 ba samferdselskomiteen om at planleggingen av en Manglerud miljøtunnel på E6 igangsettes. Planleggingen av en miljøtunnel ved Manglerud er startet opp og skjer i sammenheng med planleggingen av Mosseveien, slik at utviklingen av E6 og E18 i Sørkorridoren ses i sammenheng.

I det foreliggende forslaget til Oslopakke 3 er det satt av betydelige midler til stamvegtiltak i Oslo og Akershus i 15-20 år fra oppstart. Det er foreløpig uklart når innkrevingen kan starte opp. I forslaget til Oslopakke 3 er både Manglerudtunnelen og Mosseveitunnelen prioritert. Hvorvidt Manglerudtunnelen og/eller Mosseveitunnelen endelig vil bli prioritert, hvilken utforming de i så fall bør ha og i hvilken rekkefølge de eventuelt bør bygges ut, vil måtte avvente videre utredninger.

Beregninger i tilknytning til Sørkorridorutredningen viser at det av hensyn til mottakskapasitet ikke er mulig å øke kapasiteten inn mot indre by med mer enn ca. 15 %. Kapasiteten på E18 utenfor Sjursøya kan ikke økes ut over dagens nivå. Strekningen mellom Mastemyr og Herregårdskrysset bør bygges om til 2 felt for bil og 2 for kollektivtrafikk. Strekningen innenfor bør nedgraderes til lokalveg med gang- og sykkelveg som et lokalt alternativ til en eventuell Mosseveitunnel med kapasitet tilsvarende en 2-felts veg. For å overføre trafikk fra E18 til E6 er det sannsynligvis også behov for et trafikkstyringssystem.

Mellom Mastemyr og Herregårdskrysset forutsettes det ombygging av eksisterende veg til to felt for kollektivtrafikken og to felt for øvrig trafikk. Innenfor Herregårdskrysset forutsettes eksisterende Mossevei nedgradert til lokalveg, samtidig som det legges til rette for gående og syklende på denne delen av ruten. Den nye Mosseveitunnelen er forutsatt bygd med to felt for kollektivtrafikken og to felt for øvrig trafikk. En ny og bedre adkomst til Sydhavna (Sjursøya) i Oslo må være på plass innen år 2010.

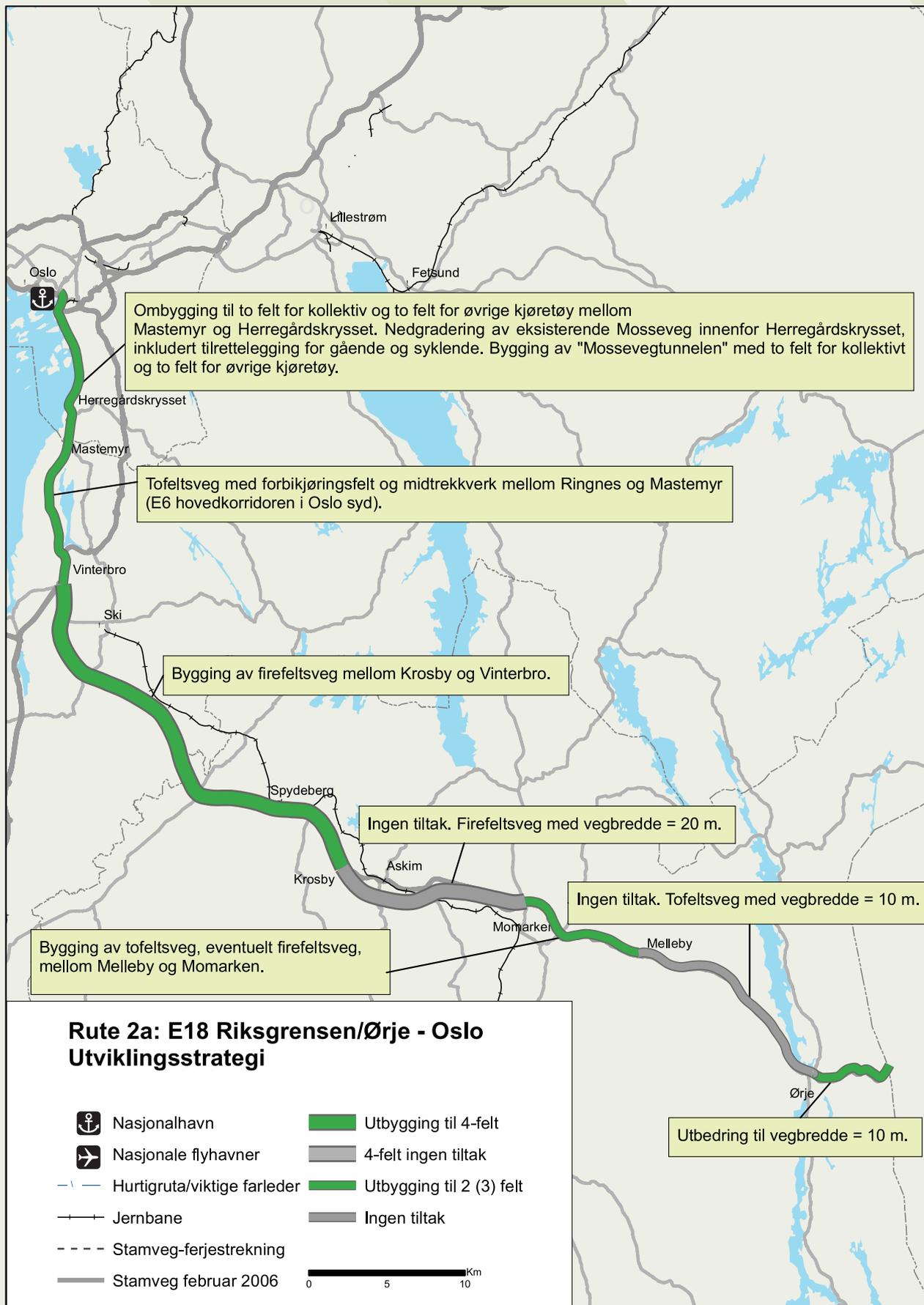
En utviklingsstrategi for ruten og foreløpige prioriteringer innenfor ruten vises i tabell og kart nedenfor.

E18 er begge hovedtransport- årer i Oslos Stamveggrute 2a

E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo

Veg	Strekning	Tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill kr	Prioritet		
					1	2	3
E18	Riksgrensen – Ørje	Utbedring til 10 m vegbredde	Grenseovergang. Utbedring til samme standard som strekningen fra Ørje mot Oslo. Trafikksikkerhet.	200	200		
E18	Melleby – Momarken	Ny 2-felts (eventuelt 4-felts) veg	Tiltaket vil gi reduserte transport- og ulykkeskostnader. Delprosjekt i Østfoldpakka.	390 (490)	390 (490)		
E18	Krosby – Knapstad	Ny 4-felts veg	Tiltaket vil gi reduserte transport- og ulykkeskostnader. Miljøulempen i Spydeberg tettsted. Delprosjekt i Østfoldpakka.	900	900		
E18	Knapstad – Vinterbro	Ny 4-felts veg	Tiltaket vil gi reduserte transport- og ulykkeskostnader. Ulykkesbelastet strekning med lav geometrisk standard.	1 750		1 750	
E18	Mastemyr – Herregårds- krysset	Ombygging av dagens 4-felts veg til veg med 2 kollektivfelt og 2 felt for øvrige trafikk	Tiltaket inngår i en helhetlig strategi for utvikling av "Sørkorridoren".	10	10		
E18	Innenfor Herregårds- krysset	Nedgradering av Mosseveien samt bygging av gang- og sykkelveg	Tiltaket inngår i en helhetlig strategi for utvikling av "Sørkorridoren".	200		200	
E18	Herregårds- krysset – Bekkelaget	"Mosseveitunnel" med 2 kollektivfelt og 2 felt for øvrige trafikk	Tiltaket inngår i en helhetlig strategi for utvikling av "Sørkorridoren".	2 000		2 000	
Sum rute 2a¹⁾				5 450	1 500	3 950	

¹⁾ I tillegg kommer sidevegtiltak knyttet til E18-delen i Østfoldpakka og mindre investeringstiltak knyttet til hele rute 2a.



Stamvegrute 2b

Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta med tilknytting til Elverum (rv 20) og rv 35 Jessheim – Hønefoss – Hokksund

Hovedutfordringen på denne stamveggruten er å utvikle ruta til en tjenlig hovedforbindelse gjennom det sentrale østlandsområdet, som alternativ til og avlastning av rutene gjennom Oslo. Det vil således være viktig å knytte sammen stamvegene i korridor 5 (Oslo-Bergen) og 6 (Oslo-Trondheim) via en ytre ringveg (Ring 4) nord for Oslo og samtidig utvikle en øst-vest-akse mellom Midt-Sverige og Vestlandet. I tillegg er det viktig å videreutvikle ruta, i samvirke med rv 3 (rute 6b) og rv 20, til et tjenlig alternativ til E6 gjennom Oslo for trafikk mellom Trøndelag/Møre og Sverige.

Rute 2b er en meget sammensatt rute med svært varierende utfordringer. Strekningsvis er det for lav kapasitet. Her bør det bygges 4 felt. Andre strekninger har generelt lav geometrisk standard. Strekningsvis er det også relativt høye ulykkeskostnader. De miljømessige utfordringene synes å være mer begrensete.

Strekningen Kløfta – Kongsvinger på riksveg 2, som er viktig for utenlandstrafikken, har relativt høy trafikk, har redusert framkommelighet og er stedvis ulykkesbelastet. Blant annet på denne bakgrunn inngår strekningen i Statens vegvesens firefeltsstrategi. Riksveg 20, Kongsvinger – Elverum, som er viktig for næringslivets utenlandstransporter nord-sør, har en blandet standard med redusert framkommelighet i byene og tettstedene. På enkelte strekninger er det mye randbebyggelse, og noen steder mangler løsninger for gang- og sykkeltrafikken. Riksveg 35 mellom Roa og Nymoen, er en viktig forbindelse mellom rv 4 og E16 og er samtidig tilførselsveg til Gardermoen fra vest. Det er i hovedsak dårlig standard fra Olimb til Nymoen, med redusert framkommelighet og sikkerhet. Riksveg 35 fra Hokksund til Styggedal, som er en viktig

forbindelse fra E134 til E16, har redusert framkommelighet og sikkerhet, spesielt fra Hokksund og nordover. Noen steder mangler løsninger for gang- og sykkeltrafikken.

For utviklingen av stamveggruten legges det til grunn at det er viktig å redusere reisetiden for næringslivets transport og for pendlertrafikken på ruta for å styrke arbeidsmarkeds-, bolig- og serviceregionene. Dette innebærer at framkommeligheten må bedres. Samtidig vil en da kunne oppnå vesentlige miljø- og sikkerhetsmessige forbedringer. Videre legges det til grunn at det blir viktig å opprettholde vegkapitalen på de deler av ruta hvor det vil ta tid før ombygging til vegnormalstandard kan foretas. Det vil bli behov for miljø- og sikkerhetsmessige tiltak samt gang- og sykkelveger der de tunge investeringene ligger langt fram i tid.

I gruppe 1 prioriteres utbygging av strekninger med relativt høy trafikk på øst-vestaksen av ruta. Strekningene har for en stor del lav geometrisk standard og redusert framkommelighet for næringslivets transport. Lange strekninger har blandet trafikk, er ulykkesbelastede, er innebygde og med nedsatte fartsgrenser. Dette tilsier prioritering av

- rv 2 Nybakk - Kongsvinger (inngår også i firefeltsstrategien)
- rv 35 Jevnaker
- rv 35 Hokksund-Åmot og Nymoen-Eggemoen

På riksveg 20 blir det i første omgang viktig med vegkapitalbevarende tiltak og å videreføre utbyggingen av gang- og sykkelveger.

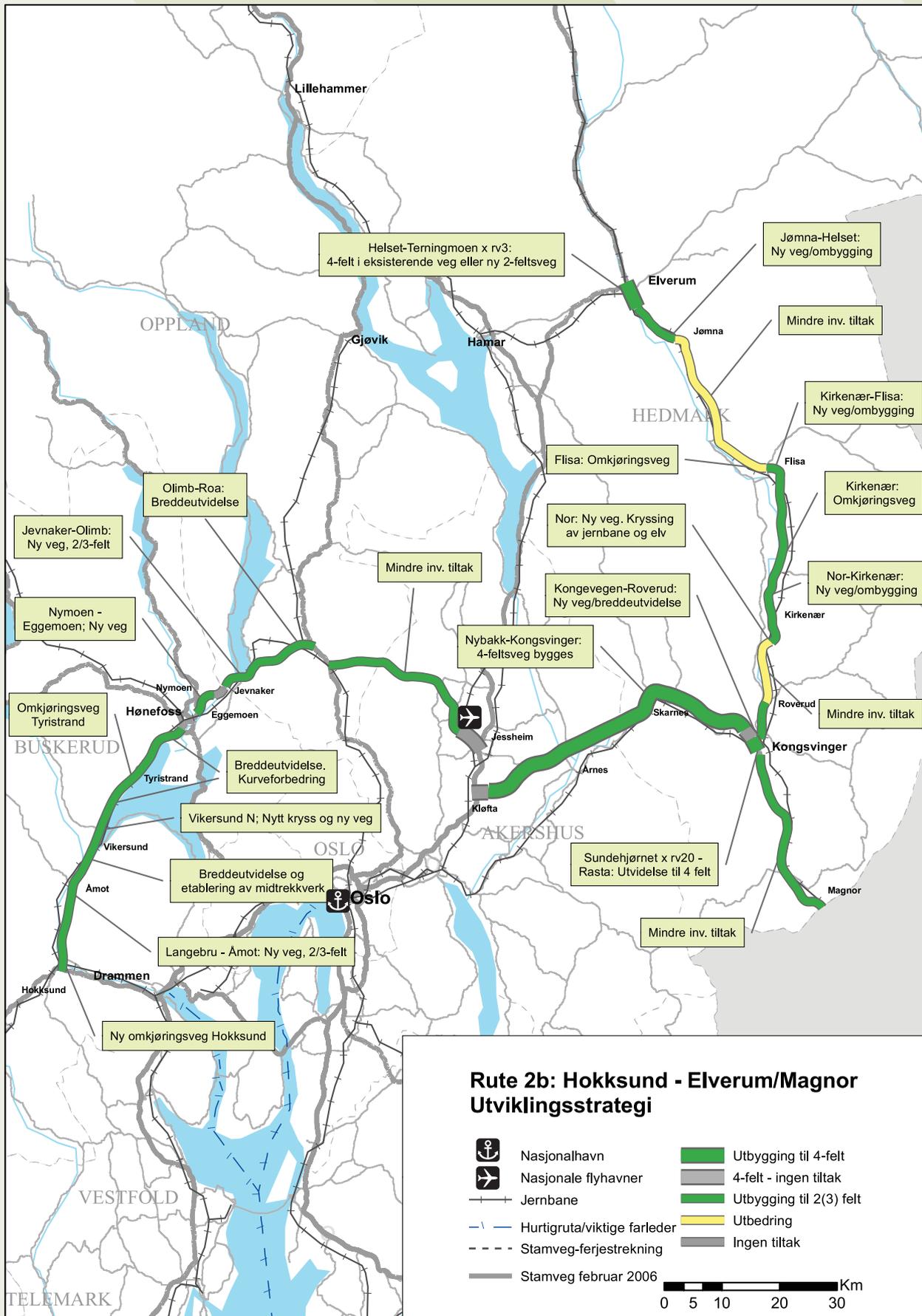
En utviklingsstrategi for ruten og foreløpige prioriteringer innenfor ruten vises i tabell og kart på neste side.

Veg	Strekning	Tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill kr	Prioritet		
					1	2	3
Rv2	Nybakk - Kurudsand	Bygging av 4-felts veg	Reisetiden skal reduseres, bedre regulaitet samtidig som sikkerheten bedres. Utbygging til ensartet standard i samsvar med 4-felts- strategien i "Tilvekstkorridoren".	2640	2640		
Rv2	Sundehjørnet-Rasta	Utbygging til fire felt	Innfartsveg til Kongsvinger fra øst. Behov for økt kapasitet. Miljøulemper.	80			80
Rv2	**	Mindre inv.tiltak	Planlegging mv.	30	30		
Rv2	**	Mindre inv.tiltak	TS, Miljø, Ivaretagelse av vegkapital	30		30	
Rv2	**	Mindre inv.tiltak	Ivaretagelse av vegkapital	20			20
Rv20	Kongsvinger - Roverud	Utbygging til vegnormalstandard	Innfartsveg til Kongsvinger fra nord. Smal veg. Ulykkesbelastet.	100		100	
Rv20	Nor syd – Nord nord	Ny jernbanekryssing	Lav geometrisk standard	50			50
Rv20	Nor nord - Kjølaberget	Utbygging til vegnormalstandard	Redusere reisetiden fra Solør til byene i sør og nord. Styrke ABS-regionen. Utilstrekkelig bredde, ulykkesbelastet, lange tettstedsstrekninger	540			540
Rv20	Jømna- Glåmbrua	Utbygging til vegnormalstandard. Helset – Glåmbrua bygges enten som ny 2-felt eller 4 felt langs eks. Veg	Innfartsveg til Elverum fra syd. Smal og innebygd veg. Nedsatte fartsgrenser på nesten hele strekningen. Miljøulemper	420		420	

Stamvegrute 2b

Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta med tilknytting til Elverum (rv 20) og rv 35 Jessheim – Hønefoss – Hokksund

Rv20	**	Mindre inv.tiltak	G/S, TS, Ivaretagelse av vegkapital	150	150		
Rv20	**	Mindre inv.tiltak	G/S, Ivaretagelse av vegkapital, Planlegging, Miljø	90		90	
Rv20	**	Mindre inv.tiltak	Planlegging	10			10
Rv25	Glåmbrua - Terningmoen	Utbygging til vegnormalstandard, ny 2-felt eller 4 felt langs eks. veg	Strekning gjennom byen med høy trafikk. For lav kapasitet, miljøulemper. Viktig for tettstedsutviklingen	130		130	
RV35	Langebru-Langerud	Omkjøringsveg ved Hokksund, 2 felt	Lav standard, redusert framkommelighet og sikkerhet. Miljøulemper	230	230		
RV35	Langerud - Åmot	Bygging av ny 2/3 – felts veg	Dårlig geometri, ulykkesbelastet	540	540		
RV35	Åmot – Tyrstrand N	Utbygging til vegnormalstandard.Omlegging av kryss ved Vikersund N prioriteres	Ulykkesbelastet strekning. Til dels lav geometrisk standard.	620		570	
RV35	Tyrstrand N-Styggedal xE16	Utbygging til vegnormalstandard	Lav geometrisk standard. Ulykkesbelastet	180	50		180
RV35	Nymoene - Eggemoen	Bygging av ny 2-felts veg	Redusert framkommelighet, særlig for tungtrafikken. Ulykkesbelastet	200	200		
RV35	Jevnaker - Olimb	Bygging av ny 2/3- felts veg	Lav standard, redusert framkommelighet. Tettsted med miljøulemper	330	330		
RV35	Olimb-Roa	Utbygging til vegnormal standard	Utilstrekkelig bredde	50			50
RV35	**	Mindre inv.tiltak	G/S, TS, Planlegging	90	90		
RV35	**	Mindre inv.tiltak	G/S, Miljø	80		80	
RV35	**	Mindre inv.tiltak	G/S, Miljø	40			40
	Sum Rute 2b			6650	4260	1420	970



Stamveggrute 3

E18/E39 Oslo – Kristiansand – Stavanger med tilknytning (rv 23 Lier – Drøbak – Vassum)

Rute 3 går gjennom en tett befolket kyststripe. Den knytter det nasjonale vegnettet til flere utenlandsforbindelser og er viktig for regional pendling og for turisttrafikken. Langs ruta har veg, luftfart og jernbane både konkurrerende og supplerende funksjoner.

Trafikksikkerhet for alle og framkommelighet for næringslivet er høyest prioritert i en strategi for utvikling av stamvegnettet utenfor byene. For Rute 3 er de viktigste utfordringene knyttet til ulykker, geometrisk standard, høy helgetrafikk, kapasitetsproblemer i bynære områder og framkommelighet for næringslivets transporter. I byene må kapasiteten på innfartsvegane balanseres mot tåleevnen i sentrale byområder.

De mest ulykkesutsatte strekningene på E18 finnes fra Gulli til Porsgrunn og mellom Arendal og Grimstad. På E39 er de farligste strekningene Hannevikdalen – Søgne og Ålgård – Harestad. De fleste ulykkene skjer på to-felts vegar med høy trafikk. Møteulykker er viktigst. På rv. 23 er utforkjørings- og møteulykker dominerende. De fleste skjer på den gamle delen av strekningen inn mot Lier/Drammen.

Det er i første rekke dårlig geometriske standard og høy trafikk som hindrer god framkommelighet. Etter 2010 vil framkommelighetsproblemene være mest fremtredende i Oslo – Akershus, midtre og søndre Vestfold, Kristiansands-området og Sandnes – Stavanger. På rv. 23 er problemene størst i Drammen – Lier. Manglende

forbikjøringsmuligheter er et stort problem på mange strekninger utenfor byområdene. For at havnene skal fungere godt i et integrert og effektivt system for godstransport, er det viktig at det finnes jernbanetilknytning, at stamvegane har god standard og at det finnes gode atkomstveger til havna. Langs rute 3 finnes nasjonalhavner i Stavanger, Kristiansand, Grenland/Larvik og Oslo. Havna i Drammen har stor betydning som importhavn for biler. I Horten, Sandefjord og Egersund er det ferjehavner. Havnene i Kristiansand, Grenland og Drammen har jernbaneforbindelse.

Strekningen fra Oslo til Mandal er en del av firefeltsstrategien som Statens vegvesen foreslår.

Oslopakke 3 legger viktige premisser for transportutviklingen i hovedstadsområdet. Av hensyn til indre bys tålegrense for biltrafikk bør vidare vekst i biltrafikken i sentrale deler av Oslo kanaliseres til E18 og Ring 3. I vest gir fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren rammene for arealbruks- og transportutvikling for storbyområdet. I planen satses på miljøvennlige transportformer kombinert med nødvendig vegutbygging.

E18 og E39 Oslo – Mandal, E39 Ålgård – Stavanger og rv. 23 mellom Krokodden i Røyken og E18 bygges ut som sammenhengende firefelts veg. Resten av ruta bygges som to- eller trefelts veg avhengig av trafikkmengden.

I gruppe 1 prioriterer vi vestlige deler av

Vestkorridoren på E18 i Oslo for å følge opp forslagene i Oslopakke 3. Videre prioriteres sammenhengende utbygging av firefelts veg fra Tønsberg til Porsgrunn og midtrekkverk på strekningen Arendal – Grimstad for å redusere ulykkene. Den gamle delen av Varoddbrua er utslitt og må erstattes innen 2017.

På E39 prioriteres firefelts veg fra Kristiansand til Søgne og fra Ålgård til Harestad. Strekningen Vikeså – Bue bygges ut til 2 (3) felts veg. Det prioriteres en betydelig satsing på mindre investeringstiltak.

På rv. 23 prioriteres bygging av ny veg på strekningen Dagslet – E18.

I gruppe 2 fortsetter utbyggingen for å bedre trafiksikkerheten og fremkommeligheten for næringslivets transporter. På E18 i Vestkorridoren i Oslo prioriteres

strekningen Framnes – Lakseberget. Lenger sør fortsetter utbyggingen av E18 fra Porsgrunn til Dørdal og mellom Tvedestrand og Grimstad. På E39 bygges vegen videre fra Søgne til Knuden øst for Mandal og på strekningen Osestad – Lyngdal. Lenger vest videreføres utbygging mellom Tronvika og Vikeså.

I gruppe 3 inngår strekninger hvor man kan leve med dagens standard i lengre tid, men hvor det trengs tiltak på lang sikt for å oppfylle den utbyggingsstrategi som er valgt. Dette kan for eksempel gjelde høytrafikkerte veger med god framkommelighet og sikkerhet som med tiden må bygges ut til fire felt. Det forutsettes at midlertidige trafiksikkerhetstiltak gjennomføres tidlig for at en større utbygging skal kunne vente. Strekninger med relativt lav trafikk er også plassert i gruppe 3.

Veg	Strekning	Tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill kr	Prioritet		
					1	2	3
E18	Framnes – Lakseberget	Utbygging til fire felt. Separat kollektivtrase og lokalveg og tverrforbindelser	Trafiksikkerhet (TS), miljø, framkommelighet for å følge opp Oslopakke 3	6650		6650	
E18	Lakseberget – Slepender	Utbygging til fire felt. Separat kollektivtrase og lokalveg og tverrforbindelser	Trafiksikkerhet, miljø, framkommelighet for å følge opp Oslopakke 3	1750	1750		
E18	Asker	Utbygging til fire felt utenom sentrum	Miljø, tettstedutvikling for å følge opp Oslopakke 3	500	500		
E18		3 nye tverrforbindelser ved Mustad, Stabekk og Ramstad	Miljø, framkommelighet for å følge opp Oslopakke 3	1300		50	1250

Stamvegrute 3

E18/E39 Oslo – Kristiansand – Stavanger med tilknytning (rv 23 Lier – Drøbak – Vassum)

Veg	Strekning	Tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill kr	Prioritet		
					1	2	3
E18	Gulli – Porsgrunn	Utbygging til fire felt, ca. 51 km	Etablere sammenhengende god standard. TS- situasjonen er spesielt alvorlig. Bedre framkommelighet i rushtidene. Miljø.	4440	4440		
E18	Porsgrunn – Dørdal	Utbygging til fire felt, ca. 25 km	Etablere sammenhengende god standard. Bedre trafiksikkerhet.	2650		2650	
E18	Dørdal – Tvedestrand	Utbygging til fire felt, ca. 55 km dels i dagens trasé	Etablere sammenhengende god standard.	3250			3250
E18	Tvedestrand – Arendal	Utbygging til fire felt, ca. 21 km i ny trasé	Etablere sammenhengende god standard. Bedre trafiksikkerhet. Utvikle felles Arbeids-Bolig- Service (ABS)-marked	1850		1850	
E18	Arendal – Grimstad øst	Utbygging til fire felt, ca. 15 km i dagens trasé	Etablere sammenhengende god standard. TS- situasjonen er spesielt alvorlig. Utvikle felles ABS- marked.	1100			1100
E18	Grimstad øst – Grimstad vest	Utbygging til fire felt, ca. 6 km i dagens trasé	Etablere sammenhengende god standard. TS- situasjonen er spesielt alvorlig. Utvikle felles ABS- marked.	840		840	
E18	Arendal – Grimstad øst	Bygge midtrekkverk, ca. 8 km på nåværende veg	Trafiksikkerhets-tiltak mens en venter på full utbygging	30	30		
E18	Varoddbrua 2. trinn	Bygge ny bru, ca. 1 km i 2 felt som del av firefelts veg	Utskifting av gammel bru som slites ut	300	300		

Veg	Strekning	Tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill kr	Prioritet		
					1	2	3
E39	Gartnerløkka – Søgne øst	Utbygging til fire felt, ca. 10 km delvis i ny trasé	Etablere sammenhengende god standard. TS- situasjonen er spesielt alvorlig. Utvikle felles ABS- marked. Bedre framkommelighet i rushtidene. Miljø.	3300	3300		
E39	Søgne øst – Knuden	Utbygging til fire felt, ca. 15 km	Etablere sammenhengende god standard. Bedre trafiksikkerhet. Utvikle felles ABS-marked.	1600	0	1600	
E39	Knuden – Vigeland	Utbygging til fire felt fra Knuden til rv. 455 mot Mandal, deretter utbygging til 2 (3) felt til Vigeland, ca. 23 km	Etablere sammenhengende god standard. Bedre trafiksikkerhet. Utvikle felles ABS-marked.	1550	0		1550
E39	Osestad – Lyngdal øst	Utbygging til 2 (3) felt, ca. 7 km i ny trasé	Etablere sammenhengende god standard. Bedre trafiksikkerhet.	380	0	380	
E39	Lyngdal ø – Handeland	Utbygging til 2 (3) felt, ca. 10 km i ny trasé	Etablere sammenhengende god standard.	740	0		740
E39	Feda – Tronvik	Utbygging til 2 (3) felt, ca. 26 km i dagens trasé	Etablere sammenhengende god standard.	1300	0		1300
E39	Tronvika – Heksestad	Utbygging til 2 (3) felt, ca. 19 km delvis i dagens trasé	Etablere sammenhengende god standard.	420	0	200	220
E39	Heksestad – Årrestad	Utbygging til 2 (3) felt, ca. 13 km i dagens trasé	Etablere sammenhengende god standard.	160	0		160
E39	Årrestad – Vikeså Del 1, 2, 3	Utbygging til 2 (3) felt, ca. 10 km. Fjerning av flaskehals gjennom Helleland.	Etablere sammenhengende god standard. Fjerne flaskehals.	570	50	400	120
E39	Vikeså – Bue	Utbygging til 2 (3) felt, ca. 8 km delvis i dagens trasé	Etablere sammenhengende god standard. Bedre trafiksikkerhet. Trafikksanering i tettstedet Vikeså og utbedring av store stigninger.	180	180		

Stamvegrute 3

E18/E39 Oslo – Kristiansand – Stavanger med tilknytning (rv 23 Lier – Drøbak – Vassum)

Veg	Strekning	Tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill kr	Prioritet		
					1	2	3
E39	Bue – Ålgård	Utbygging til 2 (3) felt, ca. 14 km delvis i dagens trasé	Etablere sammenhengende god standard.	180	0		180
E39	Ålgård – Hove	Utbygging til 2 (3) felt (2 km) og fire felt (10 km) delvis i dagens trasé	Etablere sammenhengende god standard. TS-situasjonen er spesielt alvorlig.	780	780		
E39	Hove – Harestad	Utbygging til fire felt, ca. 11 km delvis i ny trasé. Effektiviseringstiltak langs eks. veg Løwenstrasse – Hinna	Etablere sammenhengende god standard. TS-situasjonen er spesielt alvorlig. Kapasitetsproblem i rusjtidene Miljø.	1730	1730		
Rv 23	Vassum – Dagslet	Utbygging til fire felt, ca. 5 km i dagens trasé. Bygge planskilte kryss	Bedre trafiksikkerhet i kryssene. Bedre kapasitet.	460			460
Rv 23	Dagslet – Lier	Utbygging til fire felt, ca. 10 km	Utvikle vegsystemet i Lier. Bedre trafiksikkerhet. Bedre kapasitet. Etablere god tilknytning til E18 og Drammen havn.	1700	1700		
Alle	Generelt	Mindre investeringstiltak		1000	450	350	200
Sum				40710	15210	14970	10530

Stamvegrute 4a

E39 Stavanger – Bergen – Ålesund

Stamvegrute 4a starter ved Harestad nord for Stavanger og går nordover langs kysten, forbi Bergen til Ålesund. Ruta er over 54 mil lang. Den går gjennom 4 fylker og 2 regioner og har 6 ferjestrekninger og 2 bomstasjoner. I tillegg er det bompengeneinnkrevjing på 3 av ferjestrekningene. Ferjestrekningene har overfartstid på til sammen over to timer. Rute 4a er en del av Kyststamvegen mellom Kristiansand og Trondheim. Ruta er svært viktig for bosetting og næringsliv på Vestlandet. I tillegg til nasjonal funksjon som stamveg, er den en viktig regional og lokal veg for mange kommuner og lokalsamfunn. Kyststamvegen er viktig for næringsliv og sysselsetting, som bindeledd mellom regioner og landsdeler, samt for den regionale transporten.

Utfordringene på ruta er til dels ulike i nord og sør. Ruta går gjennom storbyområda på Nord-Jæren og Bergen, og er et viktig bindeledd mellom disse. Ruta har mange og til dels lange ferjeforbindelser. Dette blir oppfattet som barriere for trafikantene i form av ventetid og betaling. For en del av disse strekningene er det planar for ferjefrie samband. Det er en stor utfordring å få etablert en fast stamvegforbindelse over Boknafjorden (Rogfast). Strekningen Mortavika - Arsvågen er en av de høyest trafikkerte ferjeforbindelsene i landet med stor trafikkvekst. På sikt ser man for seg kryssing av Langenuen med bro og stamvegen ført opp til Våge. Dette gir innkorting av ferjeforbindelsen over Bjørnefjorden, samtidig som det vil gi ferjefri riksveg nordover og østover.

Lenger nord ligger strekningen frå Os og inn til Bergen sentrum frå sør, søndre innfartsåre, som en viktig utfordring. Nord for Knarvik er ruta prega av lange strekninger med til dels svært dårlig standard.

Nord for Sognefjorden er utfordringene i hovedsak knytt til dårlig bredde og kurvatur, samt dårlig bæreevne på en del strekninger. Det er manglende forbikjøringsmuligheter, mange dårlige avkjørsler og veg gjennom mange tettsteder.

Rute 4a har direkte kommunikasjon mot Bergen havn via Nygårdshøydetunnelen. Dette fungerer godt, bortsett fra køproblem ved Nygårdstangen i rushtidene. Ågotnes og Mongstad har tilknytning til E39 via øvrige riksveger. Stavanger havn har tilknytning til E39 via rute 3, Karmsund via E134 og Ålesund via E136.

Det totale investeringsbehovet på ruta er svært stort. I prioriteringa er det lagt vekt på å utbetre strekninger med svært låg standard først, slik at en oppnår tofeltsveg på heile strekningen. Det er også lagt vekt på sammenhengende utbedring av lengre strekninger. Vegsystemet inn mot Bergen frå sør (til Danmarks plass) har høy prioritet, det samme gjelder videreføring av Kvivsvegen forbi Volda mot Hovden. Prosjekt som inngår i Handlingsprogrammet 2006-09 er tatt med som føringer.

I prioriteringsgruppe 2 inngår store prosjekt som vi mener kan vente noe, for eksempel Rogfast, bru over Langenuen og ny veg til Våge, Sandviken – Eidsvåg nord for Bergen sentrum, ny veg gjennom Førde i Sogn og Fjordane og Hovden – Rjånes i Møre og Romsdal.

I gruppe 3 inngår utbedring av strekninger som ikke tilfredsstillir standardkravene på lang sikt, men som er gode nok den nærmeste framtiden. Her inngår blant annet 4-feltsveg frå Hylkje til Knarvik (Nordhordlandsbrua) og inn mot Breivika/Ålesund fra sør.

En utviklingsstrategi for ruten og foreløpige prioriteringer innenfor ruten vises i tabell og kart nedenfor.

Stamvegrute 4a

E39 Stavanger – Bergen – Ålesund

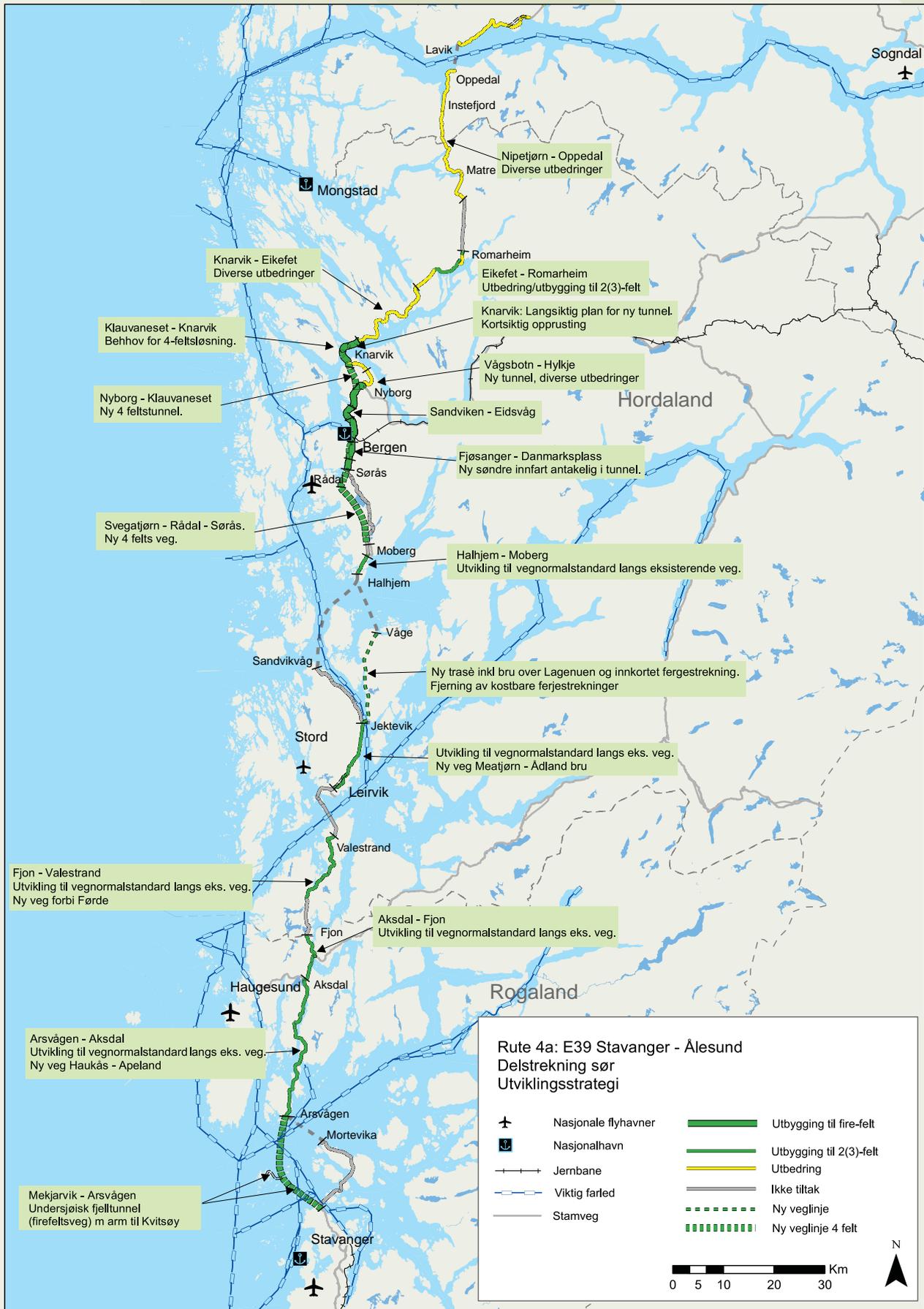
Veg	Strekning	Tiltak	Grunngivelse	Kostnad mill kr	Prioritet		
					1	2	3
E39	Rogfast: Mekjarvik - Arsvågen	Ny undersjøisk tunnel; Rogfast med arm til Kvitsøy	Redusert reisetid Stavanger-Bergen, sammenknytting nord- og sør- Rogaland. Positiv NN. Større bu- og arbeids- markedsregioner	4300		4300	
E39	Arsvågen - Aksdal	Utvikling langs eks. veg til vegnormalstandard, Aksdalkryss, ny veg Apeland – Haukås	Sammenhengende fullgod standard.	400	400		
E39	Aksdal – Jektevik	Utvikling langs eks. veg til vegnormalstandard. Ny veg gjennom Førde. Ny veg/kryss Meatjørn – Ådland bru.	Bedre trafikkavvikling i Aksdal. Sammenhengende	700	200	300	200
E39	Jektevik - Moberg	Ny veg Jektevik - Våge, diverse breddeutvidelse og utbedring av vegkryss.	Redusert reisetid Stavanger – Bergen. Kortere ferjestrekning på E39 og nedlegging av to tilstøtende ferjestrekninger.	2400		2400	
E39	Svegatjørn – Bergen sentrum	Ny veg	Framkommelighet. Trafikksikkerhet. Trafikken inn mot Bergen har kapasitetsproblem, særlig i rushtidene. Tilpassing til bybana.	3800	3800		

Veg	Strekning	Tiltak	Grunngivelse	Kostnad mill kr	Prioritet		
					1	2	3
E39	Bergen - Knarvik	Ny veg, evt egen kollektivtrase Sandviken sykehus – Eidsvåg. Vågsbotn – Hylkje (Eikåstunnelen) og ny veg Nyborg - Klauaneset. Opprusting gjennom Knarvik.	Innkorting. Bedre bomiljø. Når kapasitetsgrensa Sandviken sykehus – Eidsvåg om noen år.	5600	1200		4400
E39	Knarvik - Oppedal	Breddeutvidelse. Utretting av enkeltkurver, utbedring av tunnel. Utbedring Vikanes – Romarheim bru. Reserveferjekai Oppedal.	Sammenhengende	1900	400		1500
E39	Lavik - Førde	Ny Lavik ferjekai. Opprusting av heile strekinga til min. 7,5 meter. Ny veg Torvund – Teigen og Birkeland - Sande nord.	Framkommelighet. Sammenhengende	900	900		
E39	Førde	Utbedring Halbrendslia, gs-veg Farsund – Kusslid. Ny veg Langeland – Moskog.	Fremkommelighet og trafiksikkerhet.	1250	50	1200	
E39	Førde - Byrkjelo	Breddeutvidelse, forsterking, utbedring av enkeltkurver, nye bruer. Stedvis ny veg. Gs-vegar	Fremkommelighet. Sammenhengende	450	450		
E39	Byrkjelo – Hornindal	Breddeutvidelse, forsterking, utbedring av enkeltkurver, gs-veg, nye bruer. Stedvis ny veg. Tunneler Gullkista og Jarbu – Eide. Miljøtiltak Reed. Ny Anda ferjekai og utbedring Lote. Rassikring Loteberget. Strossing av Lotetunnelen til 4,2 meter og 7,5 m bredde, evt ny tunnel.	Fremkommelighet. Sammenhengende	850	850		

Stamvegrute 4a

E39 Stavanger – Bergen – Ålesund

Veg	Strekning	Tiltak	Grunngivelse	Kostnad mill kr	Prioritet		
					1	2	3
E39	Hornindal - Hovden	Ny veg Grodås – Geitvika (Kvivsvegen), rassikring Hjartåberga, utbedring av tunnel, ny E39 Volda – Hovden. Utbedring rv. 60 Kjøs bru – Grodås.	Ferjefri Kyststamveg. Vegen gjennom Volda sentrum er uegna for stamvegtrafikk	1800	1600	200	
E39	Hovden - Rjånes	Miljøtunnel, midtdeler, diverse mindre utbedringer, ny veg gjennom Ørsta sentrum. Alternativt ny veg Hovden – Rjånes via Eiksundsambandet.	Fremkommelighet, trafikkikkerhet, miljø. Sammenhengende	600	100	500	
E39	Rjånes – Solevåg	Flere strekningsvise prosjekt og mindre utbedringer. Tiltak på ferjekaiene, kai og landside.	Fremkommelighet. Sammenhengende	350	50	300	
E39		4-feltsveg	Stor trafikk inn mot byen	1100		100	1000
E39	Sekkeposter + EUs vanndirektiv		Miljømål, trafikkikkerhet	3100	1100	1000	1000
Sum rute 4a				29 500	11 100	10 300	8 100



Stamvegrute 4a

E39 Stavanger – Bergen – Ålesund



Stamvegrute 4b

E39 Ålesund – Trondheim

Strekningen langs E39 mellom Breivika og Klett er på 259 km og i tillegg kommer 2 ferjestrekninger på til sammen 16,9 km lengde. Vegruta inngår i den ca 1000 km lange "Kyststamvegen" som er definert som E39 mellom Kristiansand og Trondheim (Klett). Trasevalget for Kyststamvegen ble gjort av Stortinget i 1995.

Trafikkmengdene varierer sterkt langs ruta. Størst trafikk er det på en kort strekning i Molde med ÅDT ca 15000 kjt/døgn, minst langs Vinjefjorden med ca 700 kjt/døgn. Andelen biler med lengde mer enn 5,5 m varierer fra 8 % nær Molde til 13 % på lavtrafikkerte strekninger. Når bomstasjonen fjernes på Bergsøya, antakelig i 2011, må det forventes spesiell trafikkvekst utover den generelle på lange strekninger nær Bergsøya. Mesteparten av ruta (ca 72 %) antas å få trafikkmengder under 4000 kjt/d 30 år fram i tid og skal derfor gjennomgå breddeutvidelse og trafikksikkerhetsmessig opprustning langs eksisterende trase.

Mange strekninger på ruta er av så dårlig standard med hensyn til kurvatur og bredde (45 km mangler midtlinje) at det årlig kreves ekstra innsats for å opprettholde akseptabel trafikksikkerhet og framkommelighet. Vegens bæreevne er spesielt dårlig på strekningen Øygarden – Kanestraum og på strekningen mellom Høgkjølen og Forve. Vegene preges her av ujevne setninger, telehiv, langsgående sprekker i asfalten og rekkeverk som siger ned.

Det er flest ulykker på de høytrafikkerte strekningene nær Ålesund, Molde og Klett. Men det er også unormalt mange alvorlige ulykker på strekningene Kjelbotn – Vestnes, Halså – Liabø og ved Dyrgrava. Strekningen mellom Bårdshaug og Klett er stort sett lagt om i ny trase i 2005 slik at ulykkesdata er foreldet.

Framkommeligheten må bedres spesielt på vinterføre på strekningene Leirvika – Rendalen, Vinjeøra – Stormyra og Høgkjølen – Forve. Inntil investeringer er foretatt må det her gjennomføres forsterket innsats med brøyting, strøing og eventuelt salting for å sikre trafikksikkerhet og framkommelighet. Dagens problemer vil antakelig forsterkes når strekningen Rendalen – Staurset er ferdig ombygd (rundt 2010) og ruta blir mer attraktiv for tunge/lange kjøretøy. For rute 4b er det spesielt viktig å få gjort utbedringer på de strekninger som er så smale at de mangler midtlinje og gjennomføre omlegging til ny trase mellom Høgkjølen og Harangen. Innkorting av fergestrekningene over Moldefjorden og Halsafjorden vil gi redusert reisetid og lavere driftskostnader.

Førende for forslaget til prioritering av investeringstiltak på ruta har vært økt trafikksikkerhet og bedre framkommelighet for næringslivets transport. I første gruppe er derfor disse strekningene aktuelle (fra vest og urangert):

- Ny fergekai på Reknes (Molde) og ny bytunnel gir kortere fergestrekning og bedre miljø
- Omlegging til ny trase på strekningen Lønset - Hjelset
- Ombygging på strekningen Øygarden – Kanestraum og halvering av fergestrekning
- Ombygging av smal og svingete strekning Betna - Hestneset
- Ombygging av spesielt smal og svingete strekning Leirvika Stormyra (langs Vinjefjorden)
- Omlegging til ny trase Høggjølen – Harangen erstatter dårlig strekning Høggjølen – Forve

En utviklingsstrategi for ruten og foreløpige prioriteringer innenfor ruten vises i tabell og kart nedenfor.

Veg	Strekning	Tiltak	Begrunnelse	Kostnader i mill. 2006-kr		
				Kostnad	Prioritet	
				1	2	3
E39	Brevika - Digernesskiftet (13,5 km)	Breddeutvidelse m/midtdeler til 1 + 2 felt (14,5 m)	Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet ved å breddutv. eksist gode trase.	300		300
E39	Digernesskiftet - Solnør (7,0 km)	Utbygging til 2 felts veg med bredde 10,0 m nær/i eksisterende trase	Eksist. kurvatur dårlig. Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet etter utbygging	210		210
E39	Solnør - Lande (7,0 km)	Traseomlegging forbi Sjøholt med utbygging av 2 felts veg med bredde 10,0 m	Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet. Vanskelig å utbedre eksist trase.	350		350
E39	Lande - Kjelbotn (18,3 km)	Bygging av forbikj.felt 1,5 km på hver side av Ørskogfjellet (50 mill.kr). Breddeutv fra 7,5 m til 10,0 m (200 mill kr).	Bedre framkommelighet og sikrere forbikjøring ved kødannelser i stigningene. Standardkrav ihht ny hb 017	250	50	200
E39	Kjelbotn - Leirvikbukta (7,0 km)	Breddeutvidelse fra 8,5 m til 10,0 m	Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet. Standardkrav ihht ny hb 017	60		60
E39	Leirvikbukta - Furneset fk (2,5 km)	Ombygging av ferjekaia. Breddeutvidelse fra 7,5 m til 8,5 m (20 mill. kr.)	Bedre framkommelighet i form av økt beredskap ved driftsstans på ferjene	60	40	20
E39	Reknes fk - Lingedalen (3,0 km)	Ny ferjekai på Reknes og ny 2-feltstunnel (T9,5) bak Molde sentrum	Reduserte transportkostnader pga kortere ferjestrekning.	600	600	

Stamvegrute 4b

E39 Ålesund – Trondheim

E39	Lingedalen - Årø (4,2 km)	Ombygging til 4felts-veg med planskilte kryss, miljøkulvert m.m.	Bedre trafikkssikkerhet og framkommelighet. Miljøkulvert for bebyggelse.	1270		1270	
E39	Årø - Lønset (5,5 km)	Breddeutvidelse fra 8,5 m til 10,0 m	Bedre trafikkssikkerhet og framkommelighet	50			50
E39	Lønset - Hjelset (Oppdøl) (8,6 km)	Utbygging (omlegging) m/ 10,0 m bredde nord for eksist. bebyggelse	Bedre trafikkssikkerhet og framkommelighet når traseen flyttes fra randbebyggelsen	200	200		
E39	Hjelset - Bjerkeset (11,2 km)	Breddeutvidelse fra 7,0 m til 8,5 m	Bedre trafikkssikkerhet ved økt vegbredde	70			70
E39	Bjerkeset - Knutset (9,7 km)	Traseomlegging m/8,5 m bredde forbi Batnfjordsøra.	Øke tillatt hastighet fra ca 60 km/t til 80km/t. Bedre trafikk-sikkerhet og framkommelighet	260		260	
E39	Knutset - Høgset (9,7 km)	Traseoml. m/8,5 m inkl tunnel Gjemnesaksla. Fullføre «Krifast»	Bedre trafikkssikkerhet og framkomm. Lengdeinnkorting. Bompenger 130 mill kr	10	10		
E39	Høgset - Øygarden (15,0 km)	Breddeutvidelse fra 7,9 m til 8,5 m (men bruer uendret)	Bedre trafikkssikkerhet med større vegbredde.	100			100
E39	Øygarden - Kanestraum (8,7 km)	Utbedring og traseomlegging m/ 8,5 m bredde forbi Beiteråsen	Bedre framkommelighet og trafikkssikkerhet både for lokalmiljøet og vegtrafikken.	150	150		

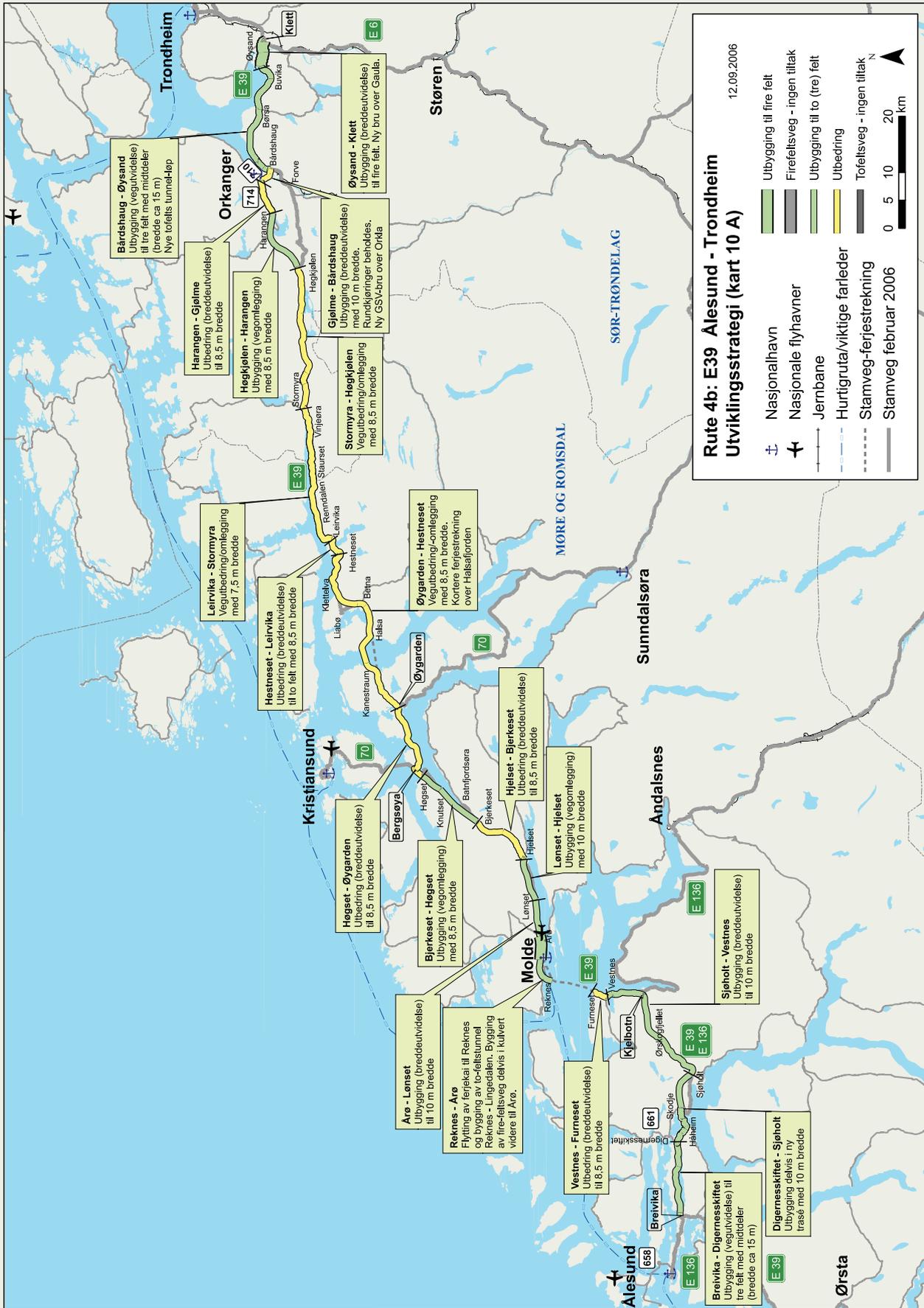
Veg	Strekning	Tiltak	Begrunnelse	Kostnader i mill. 2006-kr			
				Kostnad	Prioritet		
				1	2	3	
E39	Halsafjorden ferjeinnkorting (7,6 km)	Ferjestrekn 5,5 km innkortes til 2,8 km	Reduserte transportkostnader pga kortere ferjestrekning	160	160		
E39	Halsa fk - Betna S (6,5 km)	Utbedring og breddeøkning til 8,5 m	Jevnere kurvatur gir bedre trafikkssikkerhet.	90		90	
E39	Betna N - Hestneset (16,4 km)	Utbedring, utbygging (omlegging) og breddeøkning til 8,5 m	Omlegging i ny trase innenfor Liabø gir betydelig kortere veg og bedre trafikkssikkerhet.	340	340		

E39	Hestneset - Leirvika (3,5 km)	Breddeutvidelse fra 7,5 m til 8,5 m (men bruer uendret)	Bedre trafiksikkerhet med større vegbredde.	30			30
E39	Leirvika - Stormyra (xRv680), (35,5 km)	Utbedring, utbygging (omlegging) og breddeøkning til 7,5 m	Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet når dagens smale veg utvides. Ny bredde 7,5 m er valgt fordi terrenget er bratt og sårbart.	360	360		
E39	Stormyra - Dyrgrava (4,5 km)	Breddeutvidelse fra 7,1 m til 8,5 m	Bedre trafiksikkerhet med større vegbredde.	30			30
E39	Dyrgrava - Borstadsetra (2,3 km)	Utbedring, utbygging (omlegging) og breddeøkning til 8,5 m	Kurvaturutbedring på vegstrekning der nabostrekningene har vesentlig bedre standard gir økt trafiksikkerhet.	90	90		
E39	Borstadsetra - Høggjølen (21,5 km)	Breddeutvidelse fra 7,1 m til 8,5 m	Bedre trafiksikkerhet med større vegbredde.	130			130
E39	Høggjølen - Harangen (10,2 km)	Utbygging til 8,5 m bredde med trase-omlegging til kontakt med Rv714 ved Stokkhaugen og tunnel gjennom Harangshammeren.	Eksisterende veg har svært dårlig kurvatur og bæreevne i tillegg til mye randbebyg-gelse. Ny trase gir vesentlig bedre trafiksikkerhet og framkommelighet.	260	260		
E39	Harangen - Bårdshaug (11,0 km)	Utbedring og bredde-økning til 8,5 fram til Gjølme, deretter 10,0 m	Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet når dagens smale veg med delvis ujevn kurvatur utbedres.	180		180	
E39	Bårdshaug - Øysand (22,4 km)	Utbygging for breddeutvidelse m/midtdeler til 1 + 2 felt (14,5 m). På tunnelstrekningene (10600 m) må det bygges nytt 2-felts løp.	Trafikkmengdene som forventes krever midtdeler for å oppnå tilstrekkelig trafiksikkerhet.	1300			1300
E39	Øysand - Klett (4,5 km)	Utbygging for breddeutvidelse til 4 felt langs eksist trase inklusiv ny bru over Gaula.	Trafikkmengdene som forventes krever 4-felts veg for å oppnå tilstrekkelig trafiksikkerhet og framkommelighet	190			190

Stamvegrute 4b

E39 Ålesund – Trondheim

Veg	Strekning	Tiltak	Begrunnelse	Kostnader i mill. 2006-kr			
				Kostnad	Prioritet		
				1	2	3	
E39	Diverse "mindre" tiltak	Mindre invest.tiltak, TS/Kollektivtrafikk/ Forsterkning/G/S-veger/ Ekspressbuss-tiltak/ Rassikring/plan-legging m.m.	Rimelige tiltak for sikkerhets- og framkommelighetsforbedring, delvis som strakstiltak i påvente av større investeringer.	500	240	220	40
E39	Sum Rute 4b, Breivika - Klett			7600	2500	2370	2730



Stamvegrute 4c

Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13 Jøsendal – Voss

I rute 4c inngår rv9 fra Kristiansand opp Setesdal til Haukeligrend. Denne strekningen er ca. 236 km. Videre mot vest går E134 (rute 5a E134 Drammen – Haugesund) fram til Jøsendal der rute 4c går videre på rv13 fram til Voss. Denne delen av ruta er ca. 104 km når Hardangerbrua er fullført. Rute 4c går gjennom fire fylker. Det er bompenggeinnkreving i Setesdal og det er også i gang forhåndsinnkreving av bompenger til Hardangerbrua på ferjestrekningen Brimnes – Brurarvik.

Ruta er et nord – sør samband i den midtre delen av landet. Det er en svært viktig rute for turistnæringen i Setesdal og Hardanger. Dessuten knytter denne ruten seg til Kontinentet fra havna i Kristiansand og andre stamvegruter både mot øst og vest i Kristiansandområdet på E18/E39 og mot Bergen og Østlandet på E16 fra Voss. Som nevnt over har også ruten tilknytting til E134.

De største utfordringene på denne ruta er utbedring av bredde og kurvatur langs eksisterende veg. Det er mange lange strekninger med dårlig standard og sprett bebyggelse tett inn til vegen. Det er manglende forbikjøringsmuligheter og vegen går også gjennom mange tettsteder/grender. Stigningsforholdene og rassikring på rv9 Hovden – Haukeligrend og på rv13 Jøsendal – Grønsdal og Skjevet er også en utfordring å finne gode løsninger for. I Hardanger inngår deler av rv13 i Nasjonal turistveg. Ved utbedring av rv13 langs Sørfjorden legger en til grunn en breddeutvidelse til 7,5 m (i stedet for 8,5 m) p.g.a. kultur og naturinngrep.

Trafikkvolumet varierer sterkt fra ca. 12 000 ÅDT nær Kristiansand og til 1000 ÅDT øverst i Setesdal. Rv9 og rv13 har funksjon som både gjennomgangsveg og lokalveg. I tettstedene utgjør lokaltrafikken en stor andel.

Ved prioritering av tiltak på rv9 og rv13 har vi lagt vekt på å utbedre vegnettet først på de strekningene som er smalest og har dårligst kurvatur slik at vi får to felts veg. Framkomlighet for næringstransport og trafiksikkerhet har også veiet tungt.

I 1. gruppe prioriteres første del av utbedringene mellom Evje og Hovden i Setesdalen. På rv13 er det den rasutsatte strekningen Jøsandal – Grønsdal som er foreslått med ny veglinje i tunnel. På grunn av mye blandet trafikk i Odda sentrum, blir det foreslått ny veglinje i tunnel gjennom Odda med sammenbinding til rv550. Mellom Odda og Bu er deler av vegen utbedret, men det står igjen noen flaskehalsar som er trafikkfarlige. Det blir foreslått utvidelse av bredde og utretting av kurver langs eksisterende veg, men også noen nye veglinjer i tunnel ved Tveisme og Skjervet. Hardangerbrua er vedtatt av Stortinget og hovedsakelig finansiert med bompenger. To andre prosjekt, Vassenden – Voss/Granvin grense (Skjervet) og Mønshaug – Palmafoss er også tenkt delvis bompengefinansiert.

I 2. gruppe prioriterer vi strekningen mellom Kristiansand og Evje. Arbeidene kan vente en tid fordi innfartsvegen til Kristiansand fra nord får gang- og sykkelveger og annen trafikkсанering i forbindelse med ATP-forsøket. På strekningen fra Kristiansand sentrum til Krossen/Strai er trafikken så stor at det kunne bygges firefelts veg. Vi har likevel foreslått 2 (3) felts veg med midtdelerløsninger og redusert fartsgrense for å spare by- og kulturlandskapet. Det blir foreslått å gjennomføre videre utbedring av bredde og kurvatur på både rv9 og rv13. Fra Ernes til Kinsarvik blir det foreslått ny veglinje i tunnel for å spare boliger som ligger tett inn mot vegen. Det blir også foreslått ny veglinje i tunnel bak Granvin kirke.

I 30-årsperioden er det et mål å få sammenhengende standard på hele rv9 og rv13.

En utviklingsstrategi for ruten og foreløpige prioriteringer innenfor ruten vises i tabell og kart nedenfor.

Stamvegrute 4c

Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13 Jøsendal – Voss

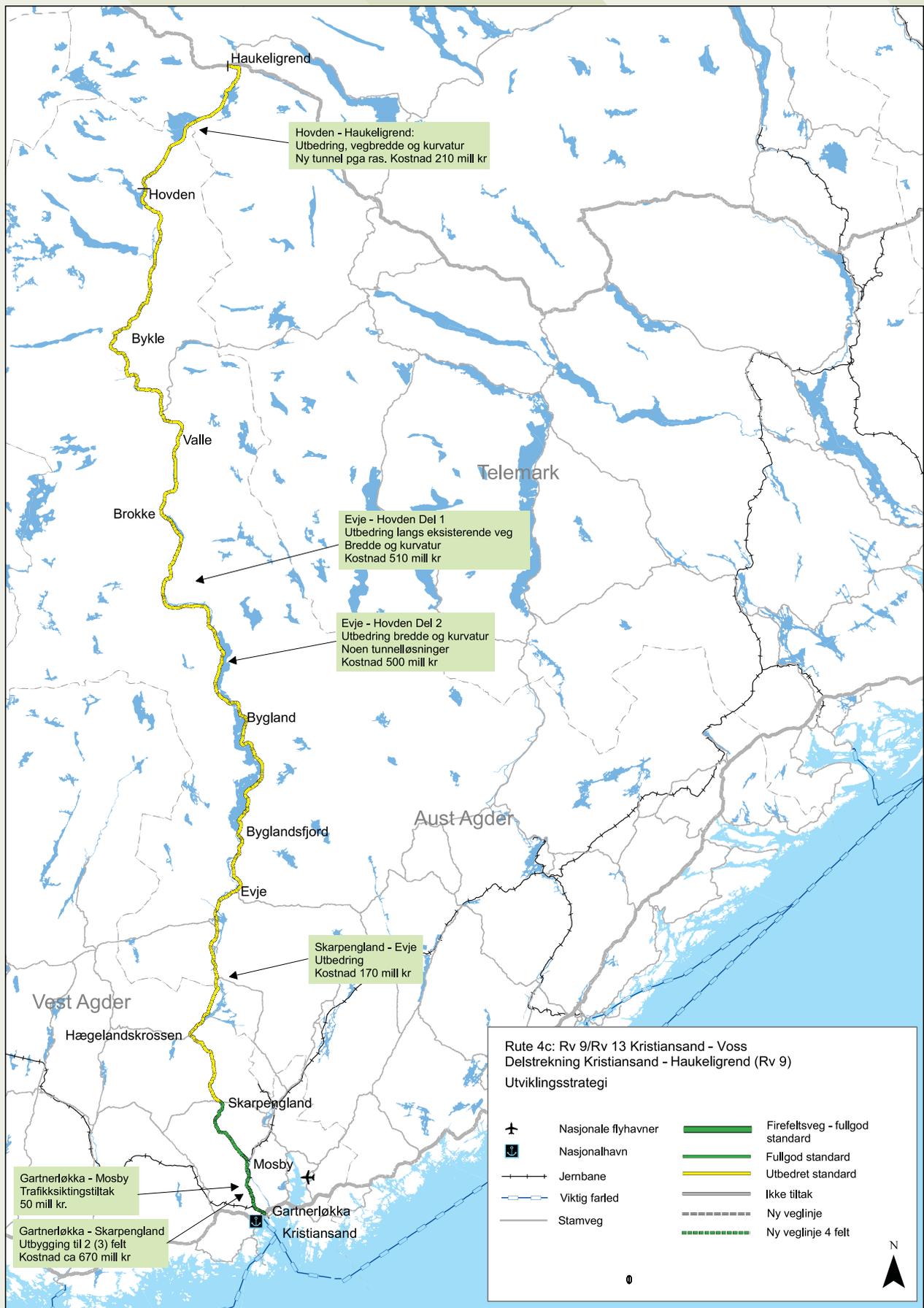
Veg	Strekning	Tiltak	Grunngjeving	Kostnad mill kr	Prioritet		
					1	2	3
Rv 9	Gartnerløkka – Mosby	Gang- og sykkelveg	Trafikksikring.	50	50		
Rv 9	Gartnerløkka –	Utbygging til 2 (3) felt i fullgod standard. Tofelts veg med tilpasset fartsgrense. Behov for trafikksanering	Trafikken er høy nærmost Kristiansand. Firefelts veg vil være et uforholdsmessig stort inngrep i bymiljøet og nye veglenker vil gi avlastning.	670		670	
Rv 9		Vegbredden utvides på enkelte strekninger og kurver rettes ut. Behov for trafikksanering.	Framkommelighet og lengre sammenhengende standard	170		170	
Rv 9	Evje – Hovden del 1	Vegbredden utvides på enkelte strekninger og kurver rettes. Behov for trafikksanering.	Omfatter prosjektene i Setesdalspakken nord for Skomedal. Kostnadsrammen er økt ift. Pakken.	510	510		
Rv 9	Evje – Hovden del 2	Vegbredden utvides på enkelte strekninger og kurver rettes ut. I noen tilfelle med tunnelløsninger.	Noen kostbare tunnelløsninger for å tilfredsstille krav til kurvatur	500			500
Rv 9	Hovden - Haukeligrend	Utbedring , kurvatur, stigningsforhold, breddeutvidelse	Bør legging om deler av vegen med ny tunnel pga stigningsforhold fra Haukeligrend og ras	210			210
	Sum Rv 9			2 110	560	840	710

Veg	Strekning	Tiltak	Grunngeving	Kostnad mill kr	Prioritet		
					1	2	3
Rv13	Jøsandal - Grønsdal	Ny veglinje i tunnel i fullgod standard	Framkommelighet, smal og svingete veg, rasutsatt. Økt trafiksikkerhet	400	400		
Rv 13	Gjønsdal – Odda sør	Utbedring av dagens trase	Framkommelighet, smal og svingete veg. Sammenhengende standard	320			320
Rv 13	Odda sør – Odda nord	Utbedring, ny veglinje i tunnel og sammenknytting med rv 550	Omkjøringsveg Odda sentrum, trafiksikring, miljø og framkommelighet	210	210		
Rv 13	Odda – Ernes	Utbedring av eksisterende trase til 7,5 m bredde og kurvatur, mange mindre parseller, utbedring av tunnel Tyssedal	Framkommelighet, smal og svingete veg. Sammenhengende standard	500	80	420	
Rv 13	Ernes – Kinsavik	Ny veglinje i tunnel	Framkommelighet, smal og svingete veg. Sammenh. standard. Hovedrasteplass Kinsarvik	300		300	
Rv 13	Kinsavik – Bu	Utbedring av eksisterende veg, bredde og kurvatur. Ny veglinje i tunnel Tveisme – Ringøy. Tunnel bak Berget i prioritet 1	Framkommelighet, smal og svingete. Sammenhengende standard.	400	100	40	260
Rv 13	Hardangerbrua med	Tilførselsveger, bru (ca 1380 m) og tunnel. Ferdig 2011/12. St.prp nr 2 (2005-06) (bompengeprosjekt)	Ferjefritt over Hardangerfjorden. Avløser ferjen Brimnes – Brurarvik				
Rv 13	Vallaviktunnelen – Granvin krk	Utbedring av profil og utrustning av tunnel. G/S til Granvin kirke	Tunnelen har T8 i dag, men burde vært T9,5. Trafiksikkerhet	235			235

Stamvegrute 4c

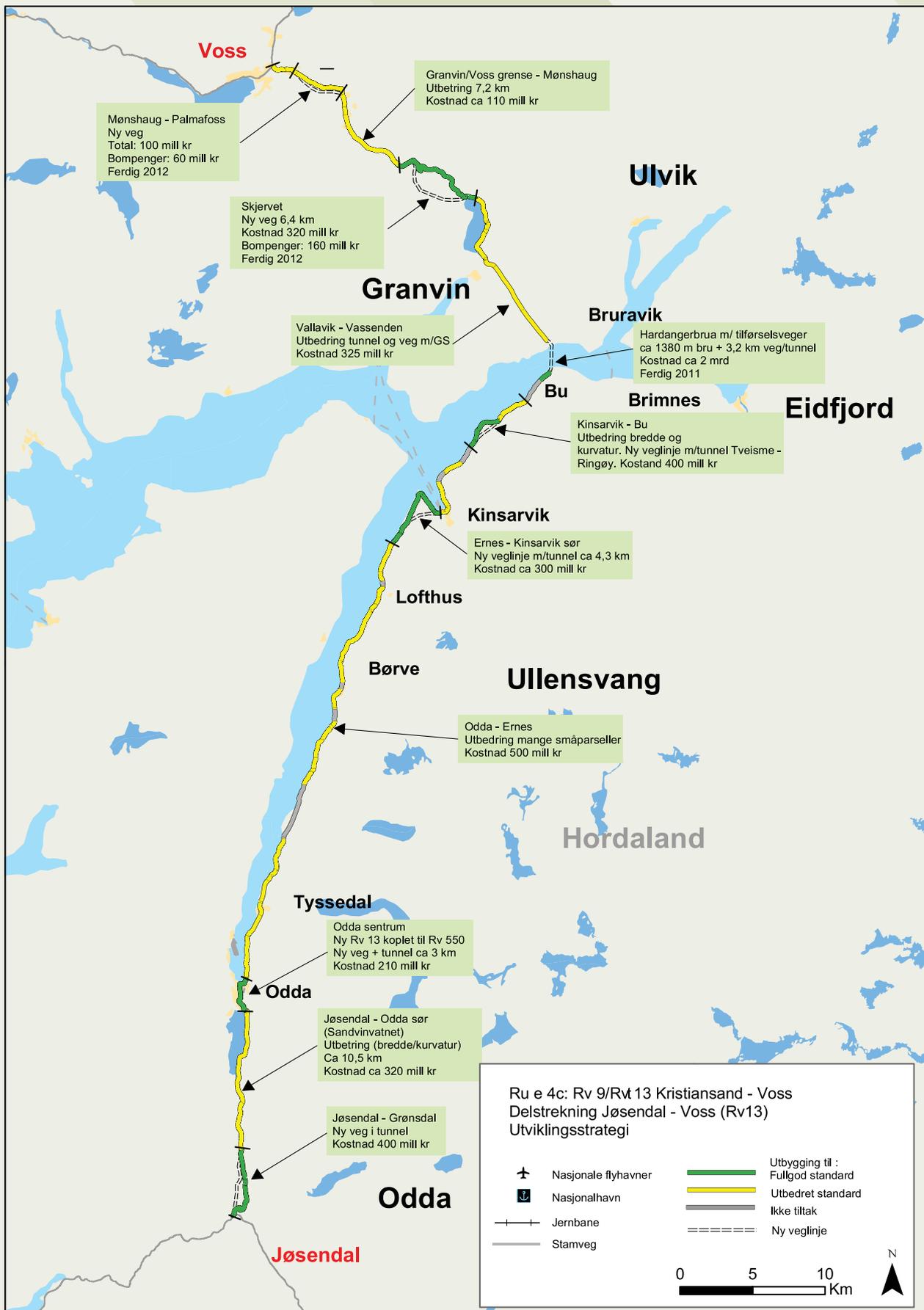
Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13 Jøsendal – Voss

Veg	Strekning	Tiltak	Grunngeving	Kostnad mill kr	Prioritet		
					1	2	3
Rv 13	Granvin krk – Vassenden	Ny veglinje i tunnel bak Granvin kirke, utbedring av bredde og kurvatur med g/s	Trafikksikkerhet og framkommelighet	90		90	
Rv 13	Vassenden – Voss grense (Skjervet)	Ny veglinje med tunnel. Prosjektet ventes ferdig i 2012 (bompengeprojekt)	Stigningsforhold og rasutsatt. Prosjektet er med i HP	350	350		
Rv 13	Granvin/ Voss grense – Mønshaug	Utbedring av veg, trafikksikring, kurver, avkjørsler, kryssing	Smal veg. Sammenhengende standard	110			110
Rv 13	Mønshaug – X E 16	Utbedring av veg inkl g/s. Mønshaug – Palmafoss (bompengeprojekt) er med i HP og ventes ferdig i 2012	Smal veg. Sammenhengende standard. Prosjektet er med i HP	150	150		
	Bompenger	Vossapakko: Vassenden – Granvin/Voss gr = 160 Mønshaug – Palmafoss=60		-220	-220		
	Sum rv 13			2 845	1 070	850	950
	Sekkeposter + EU vanddir		Trafikksikkerhet og miljø	300	150	100	50
Sum rute 4c: Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend + rv 13 Jøsendal - Voss				5 255	1 780	1 790	1 685



Stamvegrute 4c

Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend
og rv 13 Jøsendal – Voss



Stamvegrute 5a

E134 Drammen – Haugesund med tilknytning (rv 36 Seljord – Eidanger)

Rute 5a går fra tettbygde områder ved kysten, gjennom spredt- og tettbygde dalområder og over høgfjellet mellom øst- og vest-Norge. Den betjener ca. 1/3 av totaltrafikken øst-vest over høgfjellet og er en viktig trafikkåre for godstransport, men den har og en betydelig funksjon for ferie- og fritidstrafikk og for lokaltrafikk.

Trafikksikkerhet for alle og framkommelighet for næringslivet er høyest prioritert i en strategi for utvikling av stamvegnettet utenfor byene. For Rute 5a er utfordringene svært sammensatte og knyttet til stamvegnettet både utenfor byområder og i by- og tettstedsområder. I de folketette områdene nær kysten på begge sider av fjellet går ruta gjennom og mellom flere byer og større tettsteder og skaper lokalt store framkommelighets-, sikkerhets- og miljøproblemer. Framkommelighetsproblemene er knyttet til reduserte hastigheter og til kjøring i bygater slik som i Kongsberg. Vegene gjennom byene og tettstedene skaper lokale støy- og barrierevirkninger.

I dalstrøkene fungerer ruta både som lokalveg og gjennomfartsveg, og vegstandarder er ofte variabel. Flere steder langs ruta er det randbebyggelse og redusert hastighet. Dårlig bredde og kurvatur samt betydelige stigninger gir mange steder redusert framkommelighet, særlig for tungtrafikken, og gir utrygghet for trafikantene. På høgfjellet er det spesielle utfordringer knyttet til vinterregularitet og framkommelighet på grunn av stigning og smale tunneler.

Det er betydelige utfordringer i forhold til trafikksikkerhet på ruta. De verste strekningene er i byene og strekninger med høy trafikk, men for øvrig skjer ulykkene relativt spredt.

Rute 5a har tilknytning i øst til E18 som har nasjonalhavner i blant annet Grenland/Larvik og i Oslo. Havna i Drammen har stor betydning som importhavn for biler. I vest er Karmsund havn blant landets største og har en stor andel våtbulk. E134 er hovedforbindelsen mellom havneområdene i distriktet og Østlandet.

I gruppe 1 prioriteres strekninger med mye trafikkulykker. På enkelte strekninger kan det være aktuelt med omfattende trafikksikkerhets-tiltak som f.eks. midtrekkverk, i påvente av større utbyggingstiltak. Dette gjelder både strekningen Drammen – Kongsberg og Frakkagjerd – Haugesund. Enkelte strekninger med problematisk framkommelighet hvor det også er andre problemer som trafikksikkerhet eller miljø, prioriteres også høyt. Dette gjelder blant annet Kongsberg, som har en rekke utfordringer, og det gjelder strekningen Gvammen – Århus som har framkommelighets- og miljøproblemer.

Midlertidige trafikksikkerhetstiltak i påvente av videre utbygging prioriteres i gruppe 1. Dette gjelder systematisk sikkerhetsgjennomgang av vegnettet og tiltak tilknyttet dette. Andre mindre tiltak som gang- og sykkelveger, nødvendige utbedringer av bredde og

kurvatur i påvente av større utbedringer/ utbygginger, miljø- og kollektivtiltak tas så tidlig som mulig i gruppe 1 og gruppe 2.

I gruppe 2 prioriteres de strekninger som er viktige for næringslivets transporter og som på sikt har behov for utbygging. Det legges vekt på at en oppnår sammenhengende utbygging over lengre strekninger. Sammenhengende utbygging av rv. 36 fra Skjelbredstrand til Bø inngår i en slik prioritering. Også på E134 vil lange partier, spesielt i Telemark, bli utbygget eller utbedret. Strekningen Ståvatn – Seljestad har særskilte utfordringer knyttet til bredde gjennom tunneler, vinterregularitet og stigningsforhold, og oppfattes som en flaskehals på strekningen. Det foreslås å bygge ut ny veg i ny trasé på strekningen.

I gruppe 3 inngår strekninger hvor man kan leve med dagens standard i lengre tid, for eksempel Bø – Seljord. Strekninger hvor det prioriteres midtrekkverk i gruppe 1, slik som Drammen – Kongsberg, kan utsette full utbygging til 4 felt til gruppe 3. Strekninger med lav trafikk og som på sikt skal utbedres (Vinjesvingen – Ståvatn) er også plassert i gruppe 3. Forutsetningen for prosjektene i gruppe 3 er at de verste delstrekningene med hensyn til bredde, forsterkninger, horisontalkurvatur og flaskehals er utbedret tidligere.

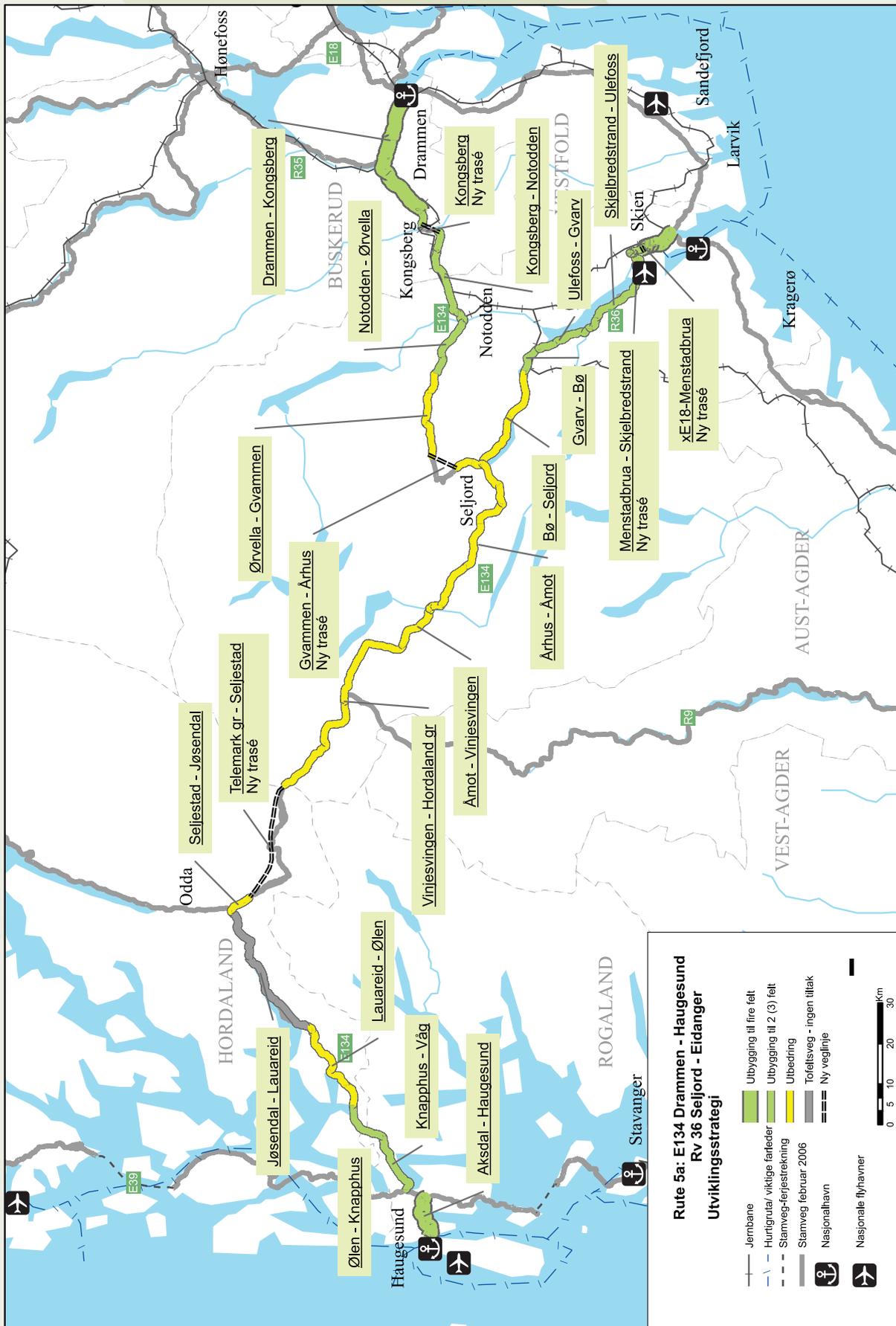
En utviklingsstrategi for ruten og foreløpige prioriteringer innenfor ruten vises i tabell og kart nedenfor.

Veg	Strekning	Tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill kr	Prioritet		
					1	2	3
E134	Drammen-Kongsberg midtrekkverk	Midlertidig tiltak: Breddeutvidelse og midtrekkverk	Bedre trafikk sikkerhet. Utsatt investering av full 4 felt	180	180		
	Drammen-Kongsberg 4 felt	Utbygging til 4 felt	Trafikkutvikling tilsier behov for 4 felt.	2190			2190
	Kongsberg (Damåsen-Saggrenda)	Utbygging til 2(3) felt i ny trasé	Bedre framkommelighet, trafikk sikkerhet, miljø (støy og barriere)	1050	1050		
	Kongsberg-Notodden-Ørvella	Utbygging til 2(3) felt Tilpasning til tettsted	Viktig for utvikling av felles ABS-marked., Bedre geometri og trafikk sikkerhet, redusert randbebyggelse	980		980	

Stamvegrute 5a

E134 Drammen – Haugesund med tilknytning (rv 36 Seljord – Eidanger)

	Ørvella-Åmot	Utbedring av eksisterende veg	Bedre bredde og kurvatur	360		360	
	Gvammen-Århus	Utbygging til 2(3) felt i ny trase	Eks. veg problematisk mht. framkommelig-het., miljø. Bedret reisetid	670	670		
	Åmot-Vinjesvingen	Utbedring av eksisterende veg	Bedre kurvatur og bredde	340		340	
	Vinjesvingen-Vågslid, evt. Ståvatn	Utbedring av eksisterende veg	Bedre geometri	380			380
	Ståvatn (evt. Vågslid)-Seljestad/Jøsen-dal	Utbygging til 2(3) felt i ny trase	Reduserte høydeforskjeller, bedre vinterframkommelighet.	2090		2090	
	Lauareid-Ølen	Utbedring av eksisterende veg. Tettstedstilpasning	Bedre bredde og kurvatur	520	520		
	Ølen-Knapphus	Utbygging til 2(3) felt. Tettstedstilpasning	Tilpasse til randbebyggelse, bedre bredde	180		180	
	Knapphus-Våg	Utbygging til 2(3) felt. Omlegging rundt tettsted	Unngå randbebygg., bedre framk.het. Samf. øk. lønnsomt	400	400		
	Frakkagjerd-Haugesund midtrekkverk	Midlertidig tiltak: Midtrekkverk	Trafikksikkerhet. Utsatt investering av full 4 felt.	40	40		
	Aksdal-Haugesund 4 felt	Utbygging til 4 felt	Trafikkutvikling tilsier behov for 4 felt.	410			410
	Grenland 1: Moheim-Menstad	Utbygging til 4 felt	Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet	1110		1110	
Rv. 36	Grenland 2: Menstad V	Utbygging til 2(3) felt i ny trase	Bedre bredde/kurvatur /stign. Trafikksikkerh.	380	380		
		Utbygging til 2(3) felt.	Bedre kurvatur og bredde, unngå randbebyggelse	870		870	
	Bø-Seljord	Utbedring av eksisterende veg	Bedre geometri, spes. kurvatur	390			390
Alle	Generelt	Mindre utbedringer, TS-tiltak, miljøtiltak, gang- og sykkelveger etc.	Mindre investeringer Miljø- og TS-tiltak. gang- og sykkelveger	800	400	400	
Sum				13340	3640	6330	3370



Stamvegrute 5b

Rv 7/rv 52 Hønefoss – Gol – Borlaug

Stamvegrute 5b går gjennom spredt bebygde dalområder med mindre tettsteder, og er viktig blant annet for turisme og annet næringsliv i Hallingdalsregionen, samt for næringsstrafikk mellom Østlandet og Vestlandet. Stamvegruta går parallelt med Bergensbanen på strekningen Hønefoss – Gol, og veg og bane har både konkurrerende og supplerende funksjoner.

Trafikksikkerhet for alle og framkommelighet for næringslivet er høyest prioritert i en strategi for utvikling av stamvegnettet utenfor byene. Nullvisjonen er utgangspunktet for trafikksikkerhetsarbeidet. For Rute 5b er de viktigste utfordringene knyttet til trafikksikkerhet, geometrisk standard, høy helgetrafikk ("skjev" trafikkfordeling) og framkommelighet for næringslivets transporter.

Strekningen mellom Hønefoss og Gol er den mest ulykkesutsatte på ruta, og møteulykker er den alvorligste ulykkestypen. Møteulykkene skjer der hvor en har dårlig geometri og mangler forbikjøringsstrekninger, og over halvparten av møteulykkene skjer i helgene når trafikkbelastningen er størst. Utforkjøringsulykker er den nest alvorlige ulykkestypen på ruta. Disse skjer mer spredt over ukedagene, og på strekninger med dårlig geometri.

Framkommeligheten for næringslivet hindres noe av smale bruer med dårlig kurvatur på tilstøtende veg like vest for Hønefoss og punktvis på strekningen Gol - Robru, samt av at det finnes en jernbaneundergang ved Svenkerud syd for Gol hvor fri høyde kun er 4,0 meter.

Med unntak av E134 over Haukeli er riksveg 52 den mest foretrukne ruta for tungtrafikken over høyfjellet øst-vest, og ytterligere forbedring av vinterregulariteten er ønskelig.

Til grunn for prioriteringene ligger at ruta skal bygges ut til god standard. For den lavtrafikkerte delen av ruta (trafikkmengder under 2800 kjt/døgn i dag) innebærer dette at det i hovedsak foretas utbedringer i eksisterende trasé. Dette gjelder for strekningen Robru – Borlaug på riksveg 52.

I gruppe 1 prioriteres i tråd med ovenstående utbygging av strekninger med mange ulykker, dårlig geometri og flaskehals for tungtrafikken, nemlig Ramsrud – Kjeldsbergs-

vingene, Kjeldsbergsvingene – Jonsrud, Sokna – Ørgenvika og Kjerringvika – Islandsrud (Bromma).

Midlertidige trafiksikkerhetstiltak (blant annet midtrekkverk i ulykkesutsatte kurver) i påvente av videre utbygging prioriteres også i gruppe 1.

Mindre tiltak for å bedre framkommeligheten for næringslivets transport er også forutsatt gjennomført tidlig, og plassert i gruppe 1: Utbedring av jernbaneundergang ved Svenkerud, strakstiltak ved Robru, smale bruer og krappe kurver vest for Tuv, regularitetstiltak på fjellstrekningen på Hemsedalsfjellet samt slyngpartier ned mot Borlaug.

I gruppe 2 prioriteres strekninger som er viktige blant annet for næringslivets transport, og som på sikt har behov for utbygging. Strekninger med problemer i forhold til veggeometri, randbebyggelse, gang- og sykkeltrafikk og miljø er prioritert i denne gruppen. Det legges i tillegg vekt på at en oppnår sammenhengende utbygging over lengre strekninger. Sammenhengende utbygging av strekningen Ørgenvika – Flå – Bromma – Nesbyen inngår i gruppe 2.

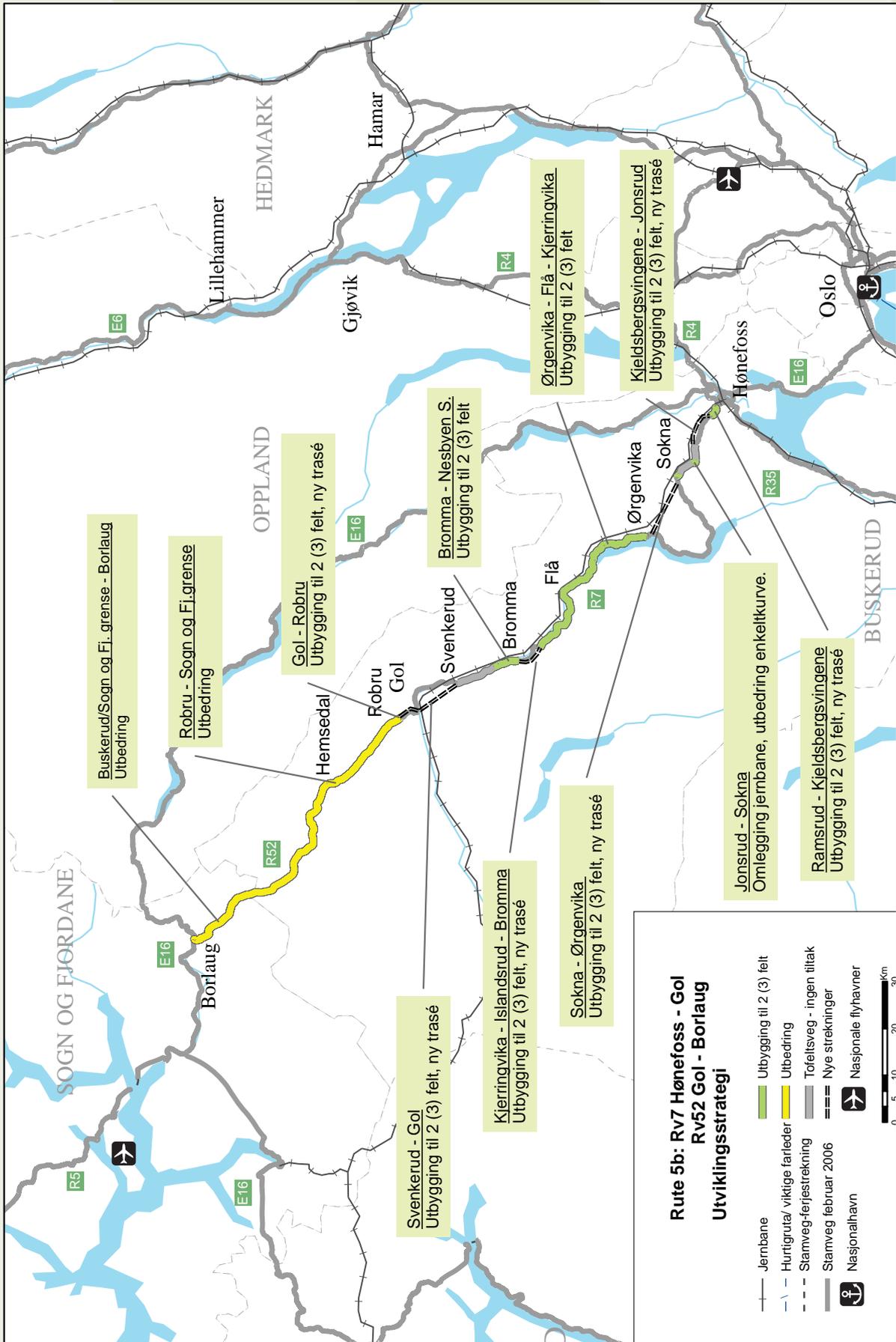
I gruppe 3 inngår strekninger hvor man kan leve med dagens standard i lengre tid, men hvor det trengs tiltak på lang sikt for å oppfylle den utbyggingsstrategien som er valgt (f.eks Svenkerud – Gol og Gol – Robru). Det forutsettes imidlertid at midlertidige trafiksikkerhetstiltak m.m. gjennomføres tidlig i påvente av senere utbygging. Strekning med lav trafikk og som på sikt skal utbedres (Robru – Gol) er også plassert i gruppe 3. De verste delstrekningene mht. bredde, forsterkningsbehov og horisontalkurvatur samt de verste flaskehalsene for tungtransporten mellom Gol og Robru forutsettes imidlertid utbedret tidligere (gruppe 1 og 2).

En utviklingsstrategi for ruten og foreløpige prioriteringer innenfor ruten vises i tabell og kart nedenfor.

Stamvegrute 5b

Rv 7/rv 52 Hønefoss – Gol – Borlaug

Veg	Strekning	Tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill kr	Prioritet		
					1	2	3
Rv 7	Ramsrud – Kjeldsberg-svingene	Utbygging til 2 (3) felt, ca. 5 km i ny trasé	Bedre geometri, økt trafiksikkerhet, eliminere flaskehals	300	300		
Rv 7	Kjeldsberg-svingene – Jonsrud	Utbygging til 2 (3) felt, ca. 5,5km i ny trasé	Bedre geometri, økt trafiksikkerhet, unngå tettsted.	280	280		
Rv 7	Jonsrud – Sokna	Omlegging veg og jernbane i ca. 1 km lengde	Utbedring av krapp enkeltkurve	125			125
Rv 7	Sokna – Ørgenvika	Utbygging til 2 (3) felt, ca. 17,5 km i ny trasé	Bedre geometri, økt trafiksikkerhet, korter inn ruta 20 km	950	950		
Rv 7	Ørgenvika – Flå - Kjerringvika	Utbygging til 2 (3) felt, ca. 41 km langs eks. veg.	Bedre geometri, økt trafiksikkerhet, sammenhengende standard.	880		880	
Rv 7	Kjerringvika – Islandsrud (Bromma)	Utbygging til 2 (3) felt, ca. 2,5km i ny trasé	Bedre geometri, økt trafiksikkerhet.	170	170		
Rv 7	Bromma - Nesbyen	Utbygging til 2 (3) felt, ca. 10 km langs eks. veg.	Bedre geometri, økt trafiksikkerhet, sammenhengende standard.	220		220	
Rv7	Svenkerud jernbane- undergang	Øke fri høyde	Eliminere flaskehals	5	5		
Rv 7	Svenkerud - Gol	Utbygging til 2 (3) felt, ca. 12, 5 km vesentlig i ny trasé	Bedre geometri, økt trafiksikkerhet, unngå randbebyggelse og 60-70 soner.	485			485
Rv 52	Gol - Robru	Utbygging til 2 felt, ca. 8 km i ny trasé	Bedre geometri og bredde, unngå flaskehals og tettsteder med nedsatt fartsgrense	250			250
Rv 52	Robru - Borlaug	Utbedring av eks. veg, ca. 53 km	Bedre bredde og geometri etc	575	75		500
Alle	Generelt	Mindre utbedringer, TS-tiltak, miljøtiltak, gang- og sykkelveger etc.	Mindre investeringer Miljø- og TS-tiltak. gang- og sykkelveger	275	200	25	50
Sum				4515	1980	1125	1410



Stamvegrute 5c

E16 Sandvika – Bergen med tilknytning til Lærdal og Florø (rv 5)

Innen trafiksikkerhet finner vi de største utfordringene inn mot storbyene Oslo og Bergen. Strekningen Sandvika – Hønefoss framstår delvis som en overbelastet 2-feltsveg, og dette resulterer i høy andel møteulykker. Strekningen videre mot Valdres har også høye ulykkestall, her er andelen utforkjøringer nokså stor. Trafikktoppen i helgene er markert, og dette kan bidra til en negativ ulykkesstatistikk. For resten av ruta er ulykkene mindre konsentrert. Lange strekninger mangler forbikjøringssikt, og dette kan også føre til mange ulykker.

Framkommelighet er også i stor grad et problem for bynære område. Arbeidsreisetrafikken har størst utfordring på strekningen mot Sandvika, og til en viss grad mot Vågsbotn i Bergen. Trafikktopper på fredag og søndag skaper kø over lenger strekninger.

Utenom byområdene har ruta mange flaskehalsar som særlig rammer tungtrafikken. Lange strekninger har vegbredder under 6 meter, og dette er for dårlig der andelen tungtransport er høy. Kombinasjonen smal veg, sterk stigning og vanskelige føreforhold skaper problem i vinterhalvåret. På mange strekninger har en liten mulighet for passering under slike forhold, og dette gir store forsinkelser for alle kategorier av trafikanter. Under vanskelige værforhold søker tungtrafikken til E16 fordi den sjelden er stengt. Dette gir ytterligere press på trafikkavviklingen.

Det er lagt stor vekt på trafiksikkerhet i prioriteringene. Det er tilrådd sammenhengende 4-feltsveg Sandvika-Hønefoss, selv om deler av strekningen kunne ha tilfredsstillende kapasitet som 2-feltsveg. Veksling i standard øker risikoen for ulykker, og hele strekningen er ført opp i gruppe 1. Trafiksikkerhet er også et argument for sette Arnatunnelen i gruppe 1. Her har vi i tillegg store gevinster på reisetid og kostnad, ettersom E16 blir innkortet med 16 km. Tunnelen vil også åpne for gode busstilbud mellom Arna og sentrum. Arnatunnelen må imidlertid sees i sammenheng med planlagt jernbanetunnel i tilsvarende strekning. Det er behov for tilleggsutredninger på kollektivtrafikk (buss/bybane/tog), vegnett mot Bergen sentrum og trafikkberedskap ved stenging av E39 Fløyfjelltunnelen som oppfølging av planarbeidet hittil.

Trafiksikkerhet er sentralt for eldre 2-feltsveger som i dag har fått høy trafikk. Slike strekninger viser en uheldig utvikling på trafikkulykker, og er i stor grad plassert i gruppe 1.

Innen framkommelighet er det lagt stor vekt på strekninger som har dårlig vegbredde. Mange av disse har vegbredder under 6 m, og dette gjør møte mellom to vogntog vanskelig. De verste strekningene er plassert i gruppe 1 og 2. Ruta har også flere parti med rasfare, dels snøras, men for det meste steinsprang. De mest hyppige raspunktene er plassert i gruppe 1.

Gruppe 2 omfatter mange strekninger der randbebyggelse, dårlig geometri og manglende tilbud til gående/syklende danner et behov. De mest presserende behov er forutsatt å komme inn som mindre investeringer i gruppe 1. Gruppe 3 omfatter 4-feltsveger som har trafikk tall i grenseland mellom 2 og 4 felt. Her inngår også 2-feltsveger som ligger i grenseland mellom utbedring og full ombygging.

En utviklingsstrategi for ruten og foreløpige prioriteringer innenfor ruten vises i tabell og kart nedenfor.

Strekning	Tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Prioritet		
				1	2	3
E16						
Kjørbo - Wøyen	Ombygging til 4 felt	Trafikksikkerhet og kapasitet	1250	1250		
Bjørum-Skaret	Ny 4 feltsveg	Trafikksikkerhet, kapasitet, dårlig geometri og miljøforhold Sollihøgda	1080	1080		
Skaret-Rørvik	Ombygging til 4 felt	Trafikksikkerhet, kapasitet og helhetlig standard	710	710		
Rørvik – Stein	Ombygging til 4 felt, delvis ny trase	Trafikksikkerhet, kapasitet, dårlig geometri og miljøforhold Sundvollen-Stein	1000	1000		
Stein – Hvervenmoen	Ombygging til 4 felt, delvis ny trase	Trafikksikkerhet, kapasitet, stedvis dårlig geometri	500	500		
Hvervenmoen– Stygge dal x Rv35	Ombygging til 4 felt	Trafikksikkerhet og helhetlig standard	140		140	
Grønnvoll – Oppland gr.	Ombygging til 2 felt	Trafikksikkerhet, bæreevne og miljøforhold	720			720
Fønhus bru - Bagn nord	Bredde, kurvatur og forsterkning	Helhetlig standard, sikkerhet	140	140		
Bagn nord - Bjørge	Delvis ny veg (tunnel)	Helhetlig standard, sikkerhet	380	300	80	
Bjørge - Leira nord	Delvis ny veg	Helhetlig standard, sikkerhet	140		140	
Leira nord - Ulnes	Delvis ny veg og tunnel	Trafikksikkerhet og transportkostnad	310		310	
Ulnes -Husaker	Bredde, kurvatur	Flaskehals	180	70	110	
Husaker - Haugavike	Bredde, kurvatur, rassikring	Ras, flaskehals	310		310	
Haugavike - Vang sentrum sør	Delvis ny veg, tunnel ved rasparti	Ras Kvamskleiva	200		200	
Vang sentrum sør - Øye	Bredde, kurvatur	Helhetlig standard	130		130	
Øye - Tyinkrysset	Bredde, kurvatur	Helhetlig standard, regularitet	230	230		

Stamvegrute 5c

E16 Sandvika – Bergen med tilknytning til Lærdal og Florø (rv 5)

Tyinkrysset - Otrøosen	Delvis ny veg og tunnel	Regularitet og lettere vinterdrift	180	180		
Otrøosen - Sogn og Fjordane gr	Bredde, kurvatur	Regularitet, høgfjellsprofil			120	
Oppland gr. – Borlaug	Delvis ny veg, tunnel ved rasparti	Ras, regularitet og lettere vinterdrift	390	390		
Seltun – Håbakken	Bredde, kurvatur	Ras og bæreevne	100	40	60	
Stalheim – Vaksdal	Rassikring, flere raspunkt	Ras	150		150	
Oppheim – Løno	Bredde, kurvatur, gangveg	TS-tiltak ved skole, isproblem, Høye ulykkeskostnader, samordning med tunnel ved Voss	250			250
Løno – Lundarosen	Delvis ny veg med midtrekkverk		270	270		
Lundarosen – Voss vest	Delvis ny veg og tunnel	Trafikksikkerhet, transportkostnad og miljø. Sentrumsavlastning	300	300		
Bulken - Dalseid	Ombygging til 2 felt	Trafikksikkerhet, forbikjøring, ras	710			710
Dalseid – Vaksdal	Ombygging til 2 felt	Trafikksikkerhet og transportkostnad	420		420	
Vaksdal – Trengereid	Ombygging til 2/3 felt	Trafikksikkerhet og transportkostnad, forbikjøring	300		300	
Trengereid – Indre Arna	Ombygging til 4 felt, delvis ny trase	Trafikksikkerhet og transportkostnad, tidvis kapasitetsproblem	860			860
Indre Arna – Vågsbotn	Ombygging til 4 felt, delvis ny trase	Trafikksikkerhet og kapasitet Samordning med Arnatunnelen	830			830
Arnatunnelen	Ny 4 feltsveg, omfattande kryss	Trafikksikkerhet og transportkostnad. 16 km innkorting. Beredskap i forhold til E39 Fløyfjell tunnelen	1750	1750		
Mindre investeringer E16			600	250	200	150
Rv 5						
Håbakken – Lærdal	Bredde, kurvatur	Helhetlig standard, bedre kryss	60	60		
Kaupanger – Sogndal	Fullgod standard, stor bru	Trafikksikkerhet, miljø	340	80	260	
Sogndal – Skei	Bredde, kurvatur, rassikring	Ras og helhetlig standard, miljø	580	200		380
Førde – Naustdal	Ombygging til fullgod standard	Trafikksikkerhet og transportkostnad	270			270
Mindre investeringer rv5			200	80	60	60
Sum			16100	8880	2990	4230

Stamvegrute 6a

E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger (rv 150 Ulvensplitten – Lysaker og rv 4 Oslo – Mjøsbrua)

Rute 6a omfatter E6 fra kryss med rv 190 ved Alnabru i Oslo til Ranheim øst for Trondheim. I tillegg omfatter ruta rv 190 fra kryss med E6 ved Alnabru til kryss med E18 ved Loenga, samt E6-armene gjennom Trondheim sentrum, fra Sluppen til Rotvoll. Også rv 150 (ring 3) Ulvensplitten – Lysaker er innlemmet i ruta. Ruta omfatter videre rv 4 fra kryss med Ring 3 i Oslo til kryss med E6 ved Mjøsbrua i Oppland. Det er ingen ferjesamband på ruta.

Hovedutfordringen for den svært viktige stamvegen E6 Oslo - Trondheim er å utvikle ruta til en effektiv og sikker transportåre og da særlig for næringstrafikken nord-sør i landet. Deler av ruta har svært høy trafikk, stedvis redusert framkommelighet og er svært ulykkesbelastet. Korridoren Oslo - Trondheim er den viktigste for bosetting og næringsliv i innlandet, Trøndelag, deler av Møre og Romsdal og Nord-Norge, særlig når det gjelder lange transporter og markedene i Europa. E6 i er i tillegg til å være en viktig gjennomgående rute for tungtrafikken, også en viktig rute for næringslivet langs E6 som transportåre mot Oslo og Trondheim. Ruta har også stor betydning for turistnæringen med en betydelig andel turisttrafikk. Deler av strekningen er sammen med rv 4 Gjøvik - Mjøsbrua viktig for kommunikasjon mellom Mjøsbyene og for forbindelsen til hovedflyplassen på Gardermoen. I tillegg til lokal og regional kollektivtrafikk med buss inn til byene, avvikles det en betydelig kollektivtrafikk med ekspressbusser på ruta.

E6 mellom Oslo og Trondheim er stedvis sterkt ulykkesbelastet. Ulykkeskostnadene er for rute 6a samlet beregnet til ca 1,6 mrd kr årlig. Møteulykkene dominerer og utgjør ca 60 prosent av dødsulykkene på E6.

Rv 4 Gjelleråsen - Mjøsbrua inngår også i rute 6a. Rv 4 er et alternativ til E6 ved stor trafikk. Vegen er en av hovedforbindelsene mellom deler av Akershus, Vestoppland og Oslofjord-området og har stor regional betydning for næringslivet og arbeidspendlere. Internasjonalt har riksveg 4 stor betydning for industrien i Raufossområdet.

Det legges til grunn at det er viktig å redusere reisetiden for næringslivets transporter og samtidig oppnå vesentlige miljø- og sikkerhetsmessige forbedringer.

Videre legges det til grunn at det blir viktig å opprettholde vegkapitalen og bedre sikkerheten på de deler av ruta hvor det vil ta tid før ombygging til vegnormalstandard kan foretas.

Prosjektene er prioritert i tre grupper. Følgene prosjekt på rute 6a er lagt til gruppe 1, listet fra sør:

Stamvegrute 6a

E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger (rv 150 Ulvensplitten – Lysaker og rv 4 Oslo – Mjøsbrua)

- Hvam – Skedsmovolden (kollektivfelt)
- E6 Hovinsmoen (Jessheim) - Kolomoen
(Inngår i firefeltsstrategien presentert i NTP 2006-15)
- E6 Kolomoen – Biri (kryss Rv 4) (Inngår i firefeltsstrategien presentert i NTP 2006-15)
- E6 Øyer (Tingberg) - Tretten
- E6 Ringebu S (Elstad) Otta
- E6 Mjøen – Oppdal N
- E6 Berkåk – Støren S
- E6 Støren N – Melhus
- E6 Jaktøya – Tonstad
- Hovedvegnettet i Trondheim (Sluppen – Marienborg inkl. ny Sluppen bru i gruppe 2)
- Rv 4 Roa - Amenningsdelet

I tillegg kommer mindre investeringstiltak

En utviklingsstrategi for ruten og foreløpige prioriteringer innenfor ruten vises i tabell nedenfor og kart på neste side.

Veg	Strekning	Tiltak	Begrunnelse	Kostnad	Prioritet		
					1	2	3
	Oslo (E6,Rv150, Rv 190)	Se kap 4.2 og vedlegg		9500	2900	3300	3300
E6	Hvam - Skedsmovolden	Kollektivfelt	Bedre framkommeligheten for kollektivtrafikken	150	150		
E6	Hovinmoen (Jessheim) - Kolomoen	4-felt utbygging	Redusert reisetid og bedre regularitet og kapasitet. Bedre sikkerhet	4200	4200		
E6	Kolomoen - Biri (kryss Rv 4)	4-felt utbygging	Redusert reisetid og bedre regularitet og kapasitet. Bedre sikkerhet	2430	2430		
E6	Biri -Øyer	4-felt utbygging	Redusert reisetid, bedre sikkerhet	1930		1930	
E6	Øyer(Tingberg) - Tretten	1+2 felt i kombinasjon med 1+1 felt m/midtrekkverk	Redusert reisetid, bedre sikkerhet	860	860		
E6	Tretten - Ringebu sør (Elstad)	1+2 felt i kombinasjon med 1+1 felt m/midtrekkverk	Redusert reisetid, bedre sikkerhet	650		650	
E6	Ringebu sør - Otta	1+2 felt i kombinasjon med 1+1 felt m/midtrekkverk	Redusert reisetid, bedre sikkerhet	3130	3130		
E6	Otta - Dombås	2 felt Utbygging 10m	Redusert reisetid, bedre sikkerhet	430			430

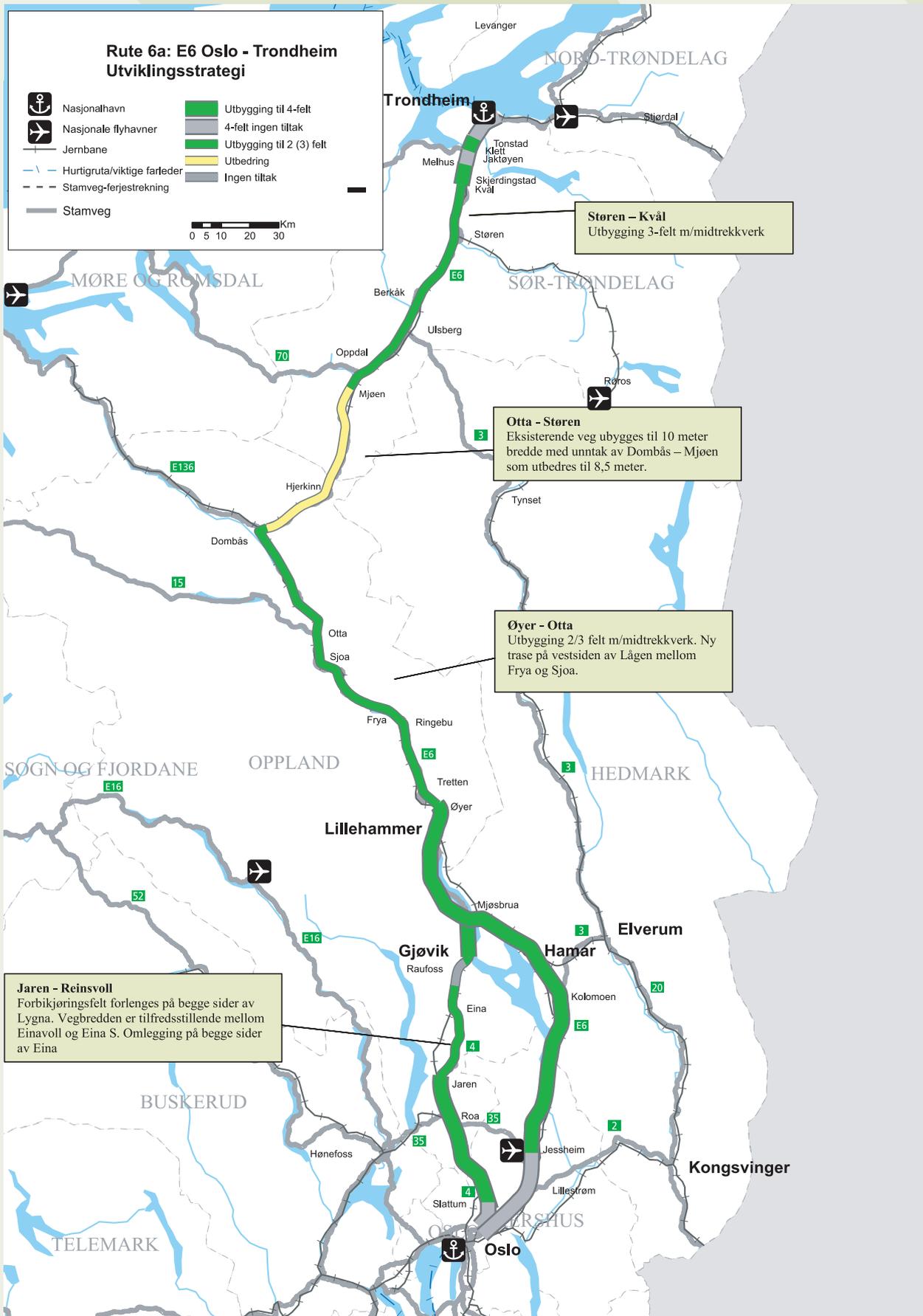
E6	Dombås - Sør-Trøndelag gr	2 felt Utbedring 8,5 m	Bedre framkommelighet og sikkerhet	90			90
E6	Oppland grense - Mjøen	2 felt Utbedring 8,5 m	Bedre framkommelighet og sikkerhet	380			380
E6	Mjøen - Oppdal N	2 felt Utbygging 10m	Bedre kapasitet og sikkerhet	140	140		
E6	Oppdal N - Ulsberg	2 felt Utbygging 10m	Bedre kapasitet og sikkerhet	320			320
E6	Ulsberg – Støren S	2 felt Utbygging 10 m. Berkåk - Støren bygges først	Viktig for godstransporten, redusert reisetid, bedre sikkerhet	1030	600	430	
E6	Støren N – Melhus	1+2 felt Utbygging ensidig forbi kjøring 14,5 m og fire felt 19 m +	Viktig for godstransporten, redusert reisetid, bedre kapasitet, bedre sikkerhet	1550	1550		
E6	Jaktøya - Tonstad	4 felt Utbygging 22m +	Stor trafikk, bedre kapasitet, bedre sikkerhet	780	780		
E6	Hovedvegnett i Trondheim: Nidelv bru- Grillstad, Restfin. NAV, Sluppen- Marienborg inkl Ny Sluppen bru	4 felt og 2 felt Utbygging 22 m + og 8,5 m, Sluppen- Marienborg inkl Ny Sluppen bru i 2. bolken.	Bedre kapasitet, bedre framkommelighet for kollektivtrafikken, bedre miljø og sikkerhet	2550	1920	630	
E6	Div	Mindre inv.tiltak, inklusive den del av sykkelsatsingen i Trondheim som foreslås belastet stamvegrammen.	TS, kollektivtrafikk, forsterkning, GS-veger, ekspressbusstiltak, rassikring, planlegging med mer	800	800		
E6	Sum			30920	19460	6940	4520

Stamvegrute 6a

E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger (rv 150

Ulvensplitten – Lysaker og rv 4 Oslo – Mjøsbrua)

Veg	Strekning	Tiltak	Begrunnelse	Kostnad	Prioritet		
					1	2	3
Rv 4	Hagatunnelen	4-felts veg	Tunnelen er planlagt og regulert for 4-felt.	500			500
Rv 4	Slattum – Oppland gr	4-felts veg	Bedre framkommelighet og sikkerhet	1500		1500	
Rv 4	Akershus gr. – Roa	4-felts veg	Vegen har relativt bra standard, men mangler forbikjøringsikt. Tiltaket gir ruta enhetlig standard fram til Jaren. Bedring av sikkerhet, enhetlig standard (to tunneler)	550			550
Rv 4	Roa - Almenningsdelet	4-felt veg Roa -Jaren (Sandvold). Forbikjøringsfelt Sandvold - Almenningsdelet	Bedre framkommelighet og sikkerhet	1150	1150		
Rv 4	Gjøvik - Mjøsbrua	4-felts veg	Bedre framkommelighet og sikkerhet.	930		930	
Rv 4	Diverse "mindre" tiltak	Noe forbikjøringsfelt. Omlegging syd og nord for Eina. Noe bredde og kurvaturtiltak. TS-tiltak	Mer enhetlig standard. Bedret sikkerhet og framkommelighet	220			220
Rv 4	Div	Mindre inv.tiltak	TS/Kollektiv-traf/ Forsterk-ning/G/Sveger/ Ekspressbuss-tiltak/ planlegging med mer	200	200		
Rv 4	sum			5050	1350	2430	1270
	sum rute 6a			35970	20810	9370	5790



Stamvegrute 6b

Rv 3 Kolomoen – Ulsberg

Hovedutfordringen på denne ruta er å utvikle den til en tjenlig hovedforbindelse mellom Oslo og Trondheim. Spesielt for den tunge langdistansetrafikken bør det tilrettelegges for sikre og forutsigbare transportforhold og etter hvert redusert framføringstid. I tillegg er det viktig å videreutvikle ruta til (i samvirke med rv 20/rv 2 nord-sør) å bli et tjenlig alternativ til E6 gjennom Oslo for trafikk mellom Trøndelag/Møre og Sverige.

I sør er det for lav kapasitet på fellestrekingen med riksveg 25, og mellom Ebru i Løten og Elverum finnes det ikke omkjøringsmuligheter på offentlig veg. Nordover i Østerdalen gir den tunge trafikken, som er betydelig større enn da vegen ble bygget, bæreevnessige utfordringer ved at overbygningen ikke har tilstrekkelig dimensjonering. Stor andel utforkjøringsulykker tilsier at utbedring av sideterrenget representerer et potensial for å redusere ulykkeskostnadene. Vegbredden er på lange strekninger under 8 meter og vurderes for smal av transporttøverne – noe som er forsterket de senere årene hvor både andelen og antallet lange kjøretøyer (>16m) har økt betydelig.

Det legges til grunn at det er viktig å redusere reisetiden for næringslivets transporter. Samtidig er det viktig at reisetiden er forutsigbar. Spesielt i sør er det viktig at reisetiden kan reduseres for pendlertrafikken på ruta for å styrke Elverum/Hamar som felles arbeids-, bolig- og serviceregion. Dette innebærer at framkommeligheten må bedres, men innen de til enhver tid gjeldende sikkerhetsmessige og miljømessige rammer.

Videre legges det til grunn at det blir viktig å opprettholde vegkapitalen på de deler av ruta der det vil ta tid før ombygging kan foretas. Det vil også bli behov for sikkerhetsmessige tiltak samt bygging av gang- og sykkelveger der ombygging ligger langt fram i tid.

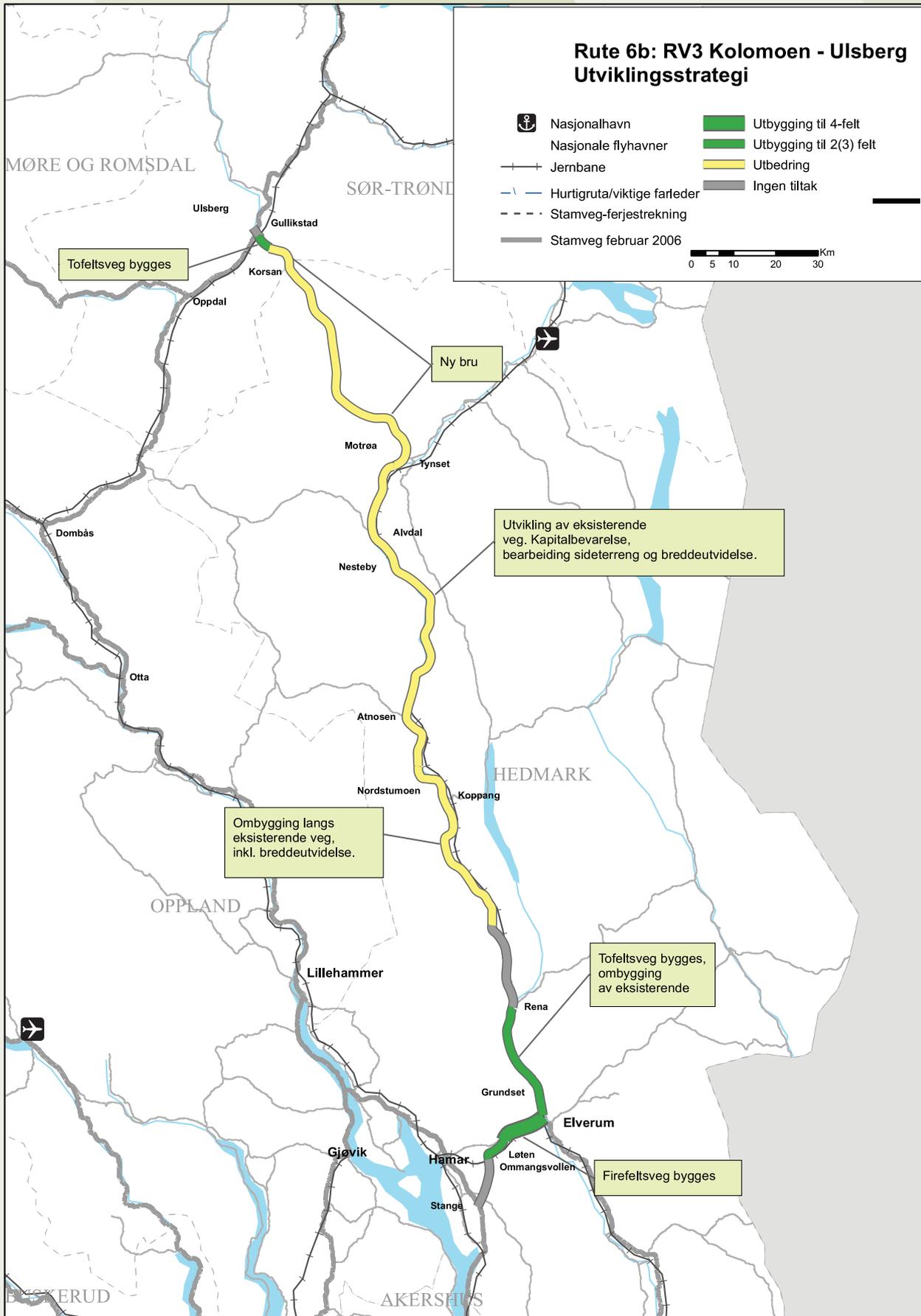
I gruppe 1 prioriteres utbygging av strekningen gjennom Løten og Elverum som tidvis har kapasitetsproblemer, særlig i tilknytning til helgetrafikk og utfart til Trysilfjellet. I tillegg er regulariteten utsatt, da det ikke finnes omkjøringsmuligheter. Videre prioriteres strekningen mellom Nordstumboen og Alvdal for videreføring av konseptet utvikling av eksisterende veg. Bærelaget i vegen fra 70-tallet er nedslitt, og kapitalbevarende tiltak må snart iverksettes. Likeledes bør ombyggingen på Innset videreføres etter at 1. etappe ferdigstilles i 2006-09.

En utviklingsstrategi for ruten og foreløpige prioriteringer innenfor ruten vises i tabell og kart nedenfor.

Stamvegrute 6b

Rv 3 Kolomoen – Ulsberg

Veg	Strekning	Tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill kr	Prioritet		
					1	2	3
Rv3	Ommangsvollen- Grundset	Bygging av 2/ 4 felts veg	Reisetiden mellom Elverum og Hamar reduseres, viktig for å styrke ABS-regionen. Gir bedre regularitet for næringslivets transporter samtidig som sikkerheten bedres.	1130	1130		
Rv3	Grundset - Rena	Utbygging til fullgod standard	Spesielt i Åmot har denne strekningen lav standard, svak bru, innebygde strekninger	240		240	
Rv3	Fjell- Evenstad bru	Utvikling av eksisterende veg, enkelte ombyggingstiltak, 8,5m	Ivaretakelse av vegkapital påkrevet, delvis innebygd strekning	100		100	
Rv3	Evenstad bru - Nordstumboen	Ombygging i eksisterende korridor, 8,5m	Stedvis lav geometrisk standard, innebygde strekninger, miljøulemper. Bedre regularitet og redusere reisetid	260			260
Rv3	Nordstumboen - Nesteby	Utvikling av eks veg, 8,5m	Ivaretakelse av vegkapital påkrevet, enkel strekning å breddeutvide og utbedre sideterreng	230	230		
Rv3	Nesteby - Motrøa	Utvikling av eks veg, 8,5m	Ivaretakelse av vegkapital, tettstedstiltak i Alvdal Bedre regularitet og redusere reisetid	80			80
Rv3	Motrøa - Korsan	Utvikling av eks veg til 8,5m på det meste av strekningen.	Ivaretakelse av vegkapital, Tunna bru må fornyes. Bedre regularitet og redusert reisetid	350			350
Rv3	Korsan - Gullikstad	Ny veg, 8,5 m	Lav standard, redusert framkommelighet og sikkerhet. Miljøulemper	70	70		
Rv3	_	Mindre inv.tiltak	G/S, TS, Planlegging Nåverdal bru	200	200		
Rv3	--	Mindre inv.tiltak	G/S, Ivaretakelse av vegkapital, Planlegging, Miljø	100		100	
Rv3	--	Mindre inv.tiltak	G/S, Miljø	20			20
Rv3	SUM			2780	1630	440	710



Stamvegrute 6c

Rv 15 Otta – Måløy

Rute 6c er 280 km lang, og omfatter rv 15 frå Otta i Oppland til Måløy i Sogn og Fjordane. Rv 15 er gjennomfartsveg for trafikk mellom Nordfjord og Søre Sunnmøre og Østlandet. I tillegg er ruta viktig for lokaltransport innen de enkelte kommunene og tettstedene. Disse områdene har variert industrivirksomhet, med tyngdepunkt innenfor næringsmiddelindustri og møbelproduksjon. Med bygging av Kvivsvegen (planlagt 2009-2011) vil vegen over Strynefjellet få enda større betydning for øst-vest-trafikken i regionen.

Den store utfordringen for ruta er å sikre god framkommelighet og regularitet. Strynefjellet mellom Grotli og Ospelitunnelen er en høvfjellsstrekning som er åpen hele året, men med stenginger og kolonnekjøring under uværsperioder og perioder med stor rasfare om vinteren. Lengre stengingsperioder på grunn av rasfare vinterstid medfører store problem for næringslivet i området. Målet er at vi i framtida ikke skal oppleve lengre stenginger som følge av ras eller rasfare.

Det er satt et mål om 4,2 meter fri høyde for alle tunneler på stamvegnettet. Tunnelene på Strynefjellet har 4 meter fri høyde, i tillegg til at de er for smale. Total tunnallengde med behov for utbedring er 10,8 km.

Store deler av rv 15 har 7 meter vegbredde, men det står igjen noen svært dårlige partier. De mange utforkjøringsulykkene på ruta tilsier at en bør gjøre noe med sideterrenget på de mest utsatte strekningene. Særlig på strekningen Haugen – Bryggja i Nordfjord er det behov for tiltak.

Ut fra flere forhold, blant annet miljø, trafikksikkerhet, framkommelighet og hensyn til myke trafikanter har vi i tillegg følgende utfordringer:

- Sikre gjennomfarten i en del tettsteder; Lalm, Lom, Stryn, Stårheim, Nordfjordeid og
- Tennebø – Måløy, samt ved Hjelle i Eid.
- Redusere tall/lengde på soner over 2 km med redusert fartsgrense
- Tilfredsstillte gitte miljømål/krav
- Drift og vedlikehold
- Gang- og sykkelveg. Særlig fokus der det mangler tilbud på skoleveg eller er lange soner med redusert fart.

Ruta er preget av til dels lav trafikk og lange strekninger med relativt smal veg. Strategien er å utbedre hele rv 15 frå Otta til Måløy, med fokus på regularitet og framkommelighet over Strynefjellet. Dette innebærer at følgende tiltak gis førsteprioritet:

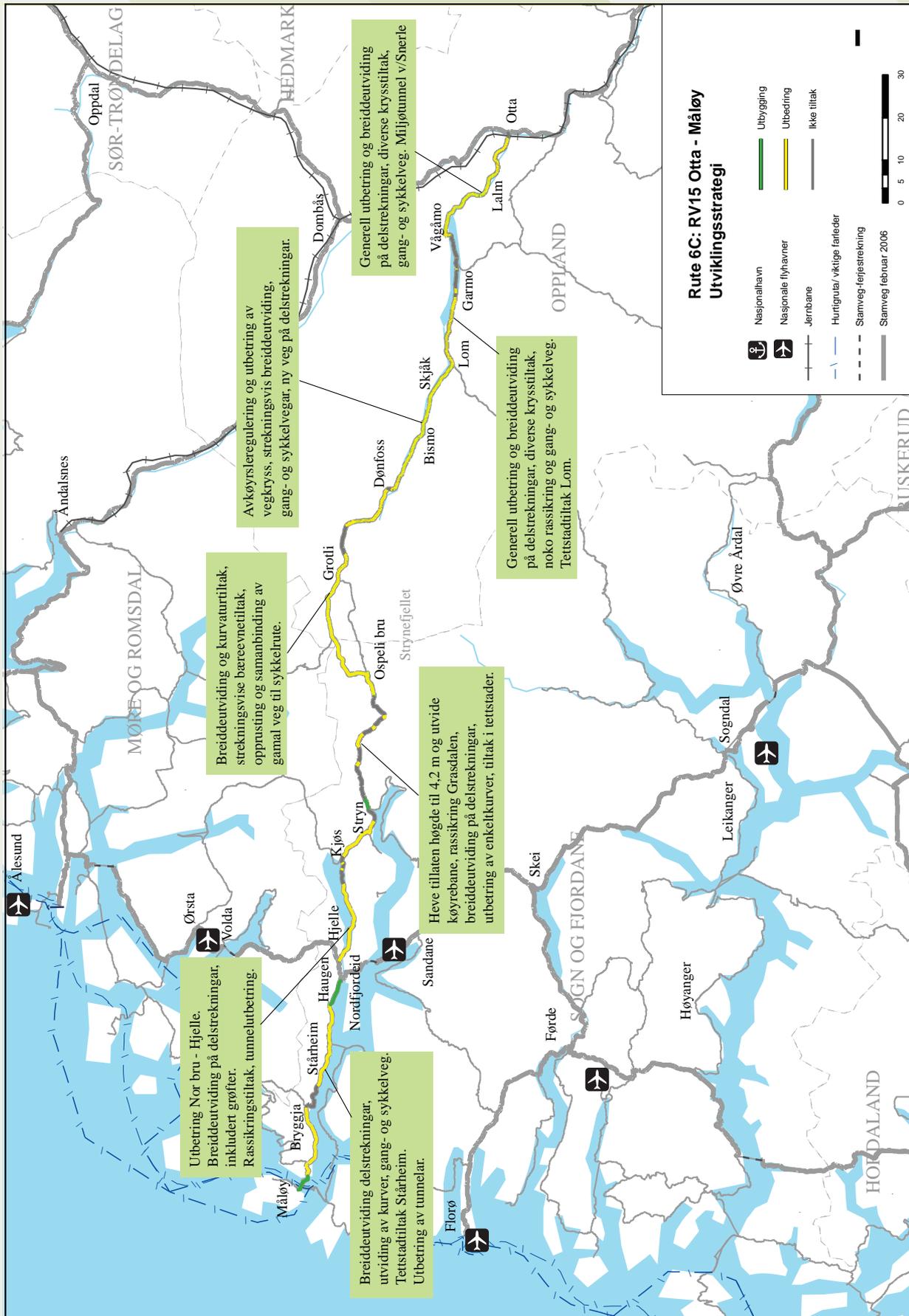
- Rassikring i Grasdalen
- Strossing av tunnelene på Strynefjellet
- Strekninger med svært lav standard når det gjelder bredde, kurvatur og bæreevne
- Trafikksikkerhet og gang- og sykkelveger på skoleveg

En utviklingsstrategi for ruten og foreløpige prioriteringer innenfor ruten vises i tabell og kart nedenfor.

Stamvegrute 6c

Rv 15 Otta – Måløy

Veg	Strekning	Tiltak	Grunngivelse	Kostnad mill. kr	Prioritet		
					1	2	3
Rv. 15	Otta - Vågå	Generell utbedring og breddeutvidelse på delstrekninger, diverse krysstiltak, gang- og sykkelveg. Utbedring ved Snerle.	Sammenhengende god standard. Særlig dårlig standard på strekningen Lalm – Snerle.	100	100		
Rv. 15	Vågå - Lom	Generell utbedring og breddeutvidelse på delstrekninger, diverse krysstiltak, noe rassikring og gang- og sykkelveg. Tettstedtiltak Lom.	Sammenhengende god standard. Generelt dårlig vegstandard. Rasfare.	120		120	
Rv. 15	Lom - Dønnfoss	Avkjørselsregulering og utbedring av vegkryss, strekningsvis breddeutvidelse, gang- og sykkelveger, ny veg på delstrekninger.	Sammenhengende god standard. Generelt mye dårlig vegstandard og mye randbebyggelse.	200		200	
Rv. 15	Dønnfoss - Strynefjellet	Breddeutvidelse og kurvaturtiltak, strekningsvise bæreevnetiltak, opprusting og sammenbinding av gammel veg til sykkelrute.	Sammenhengende god standard. Dønnfoss – Skjåkseter har svært låg standard.	210	210		
Rv. 15	Strynefjellet - Stryn	Heve tillaten høgde til 4,2 m og utvide kjørebane, rassikring Grasdalen, breddeutvidelse på delstrekninger, utbedring av enkeltkurver, tiltak i tettsteder.	Sikre sammenhengende god standard. Fjerne flaskehals og hindre stenging pga rasfare. Svært låg standard på Rise bru - Stryn aust.	1050	950		100
Rv. 15	Stryn - Hjelle x E39	Utbedring Nor bru – Hjelle. Breddeutvidelse på delstrekninger, inkludert grøfter. Mindre rassikringstiltak. Noe tunnelutbedring.	Sammenhengende god standard. Nor bru – Hjelle har svært låg standard.	940	300		640
Rv. 15	Nordfjordeid – Måløy	Breddeutvidelse delstrekninger, utviding av kurver, gang- og sykkelveg på kortere strekninger. Tettstedtiltak Stårheim. Utbedring av tunneler.	Sammenhengende god standard. Trafikksikkerhet strekningen Haugen - Bryggja.	930	430		500
Rv. 15	Sekkeposter + vassdirektiv	Gang- og sykkelveger, trafikktryggingstiltak, mindre utbedringer/ etterslepsreduksjon, miljø, kollektiv med mer.	Trafikksikkerhet, gs-vegar, kollektiv, miljø, EU-krav	900	500	200	200
Rv.15	Sum rute 6c			4500	2500	550	1450



Stamvegrute 6d

E136 Dombås – Ålesund

Strekningen langs E136 mellom Dombås og Ålesund er 225 km lang inkludert den 48 km lange fellesstrekningen med E39 mellom Kjelbotn og Breivika. Dette er den viktigste vegforbindelsen mellom det sentrale østlandsområdet og Møre og Romsdal.

Trafikkmengdene varierer sterkt langs ruta. Størst trafikk er det på en kort strekning i Ålesund med ÅDT ca 20.000 kjt/døgn, minst ved fylkesgrensa vest for Bjorli med ca 1.500 kjt/døgn. Andelen biler med lengde mer enn 5,5 m (tungtrafikkandelen) varierer fra 6 % nær Ålesund til 23 % i Romsdalen.

Mesteparten av ruta (ca 93 %) antas å få trafikkmengder under 4000 kjt/d 30 år fram i tid og skal derfor gjennomgå breddeutvidelse og trafikksikkerhetsmessig opprustning langs eksisterende trase.

Mange strekninger på ruta er av så dårlig standard med hensyn til kurvatur og bredde (16 km mangler midtlinje) at det årlig kreves ekstra driftsinnsats for å opprettholde akseptabel trafikk-sikkerhet og framkommelighet. Vegens bæreevne er relativt bra, men det finnes strekninger med svake og smale vegskuldre.

Trafikksikkerheten er dårligst i Romsdalen og ved Tresfjorden på strekningen Vikebukt – Kjelbotn. I tillegg er ulykkeskostnadene store på strekningen Breivika – Ålesund på grunn av dårlig vegstandard i forhold til trafikkmengdene. På denne strekningen er det i tillegg store støypoblemer i forhold til nærliggende bebyggelse.

På strekningen Dombås – Bjorli er det mye randbebyggelse. Manglende gang-/sykkelveg medfører utrygghet og reduserer bevegelsesfriheten.

Framkommeligheten øverst i Romsdalen på den 3,5 km lange stigningen i Brustulia må bedres på vinterføre. Det kan gjøres ved betydelig forsterkning av innsatsen på brøyting, strøing og eventuelt salting, men for å sikre mer forutsigbare transporttider kan det også være aktuelt å investere i et ekstra felt for trafikk østover opp stigningen. Det er høydebegrensning på 4,2 m i Hjelviktunnelen.

Hovedhavna i Ålesund er flyttet fra Skutvika til Flatholmen. Flatholmenområdet er på en god måte knyttet til E136 via Rv. 658. Også Ålesund lufthavn Vigra har god tilknytning med bruk av Rv. 658. Det bør vurderes å flytte vestlig endepunkt for stamvegen til krysset med Rv. 658.

Økt trafiksikkerhet og bedre framkommelighet for næringslivets transporter har vært førende for forslaget til prioritering av investeringstiltak på ruta. I første gruppe er derfor disse strekningene aktuelle (fra øst og urangert):

- Bygging av ny Jora bru og flere gang-/sykkelveger på strekningen Dombås – Bjorli
- Bygging av forbikjøringsfelt i Brustulia øverst i Romsdalen
- Ombygging på strekningen Flatmark –Marstein i Romsdalen
- Omlegging til ny trase ved Veblungsnes nær Åndalsnes
- Rassikring, ombygging og breddeøkning på strekningen Innfjorden – Vikebukt
- Innkorting og eliminering av ulykkesutsatt strekning ved bygging av Tresfjordbrua
- Omlegging til ny trase med 4 felt på strekningen Breivika – Lerstad ved Ålesund
- Sykkelvegutbygging nær Ålesund

En utviklingsstrategi for ruten og foreløpige prioriteringer innenfor ruten vises i tabell og kart nedenfor.

Stamveggrute 6d

E136 Dombås – Ålesund

Veg	Strekning	Tiltak	Begrunnelse	Kostnader i mill. 2006-kr			
				Kostnad	Prioritet		
					1	2	3
E136	Dombås - Jora (2,7 km)	Bygging av ny Jora bru med tilstøtende veg	Utbedring av kort ulykkesutsatt strekning.	40	40		
E136	Jora - Botheim (5,9 km)	Breddeøkning/utbedring til 8,5 m, spes vurdering i Kjøremsgrenda	Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet på strekning med mye randbebyggelse.	120		120	
E136	Botheim - Møre og Romsdal grense (52,4 km)	Gang-/sykkelvegbygging (ca 4 km), avkjøringsregulering og TS-tiltak. Senere utbedring (breddeøkning) til 8,5 m	Bedre trafiksikkerhet. Økt trygghetsfølelse og framkommelighet for gående og syklende.	340	40		300
E136	Oppland gr - Rødstøl (3,4 km)	Bygging av forbi kj.felt 3,9 km i hele Brustulia. Utbedr. kjettingplasser/rasteplass	Bedre framkommelighet for tunge biler. Vegstenging unngås på vinterføre.	50	50		
E136	Rødstøl - Flatmark (15,6 km)	Utbedring (breddeøkning) fra ca 7,3 m til 8,5 m bredde langs eksisterende trasé.	Bedre trafiksikkerhet når smal veg utbedres.	150			150
E136	Flatmark - Marstein (8,0 km)	Ombygging til 8,5 m bredde delvis langs eksisterende veg og delvis i ny trasé.	Bedre trafiksikkerhet og framkomm. når smal veg og krappe kurver utbedres.	310	310		
E136	Marstein - Horgheimseidet (15,6 km)	Utbedring (breddeøkning) fra ca 7,2 m til 8,5 m bredde langs eksisterende trasé.	Bedre trafiksikkerhet når smal veg breddeutvides.	50			50
E136	Soggebrua - Innfjordtunnelen øst (6,3 km)	Utbedring til 8,5 m bredde strekningen Soggebrua-Setnesjordet. Ny trase med 110 m tunnel forbi	Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet spesielt ved Veblungsnes.	110	80		30
E136	Innfjorden øst - Vikebukta (31,6 km)	Veblungsnes bygges først. Utbedring (breddeøkning) fra ca 6,0 - 7,5 m til 8,5 m bredde langs eksisterende trase. Forbikjøringsfelt, rassikring og nye tunneler bygges først.	Bedre trafiksikkerhet og trygghetsfølelse på rasutsatte strekninger. Bedre framkommelighet med økt fri høyde.	600	230		370
E136	Tresfjordbrua (Vikebukta - Rømmen) (3,0 km)	Ny trase (b=8,5 m) over Tresfjorden med fylling og 1200 m lang bru med høyde 30 m. Lengdereduksjon. 12,5 km.	Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet. Utbedring langs eks. veg vanskelig. Lavere transportkostnader.	500	500		
E136	Brevika - Lerstad (4,4 km)	Omlegging til ny trasé med 4 felt	Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet ved å fjerne trafikk fra uegnet vegnett.	520	520		
E136	Lerstad - Ålesund øst (xRv658) (5,5 km)	Utvidelse av eksisterende 2-feltsveg til 4 felt i forberedt trasé	Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet for forventet ÅDT 23.000 kjt/d	280		280	
E136	Ålesund øst - Skutvika (2,4 km)	Trafiksikkerhets- og miljøtiltak. Bymessige utbedringer i eks. gater	Bedre miljø og trafiksikkerhet for forventet trafikkmengde 20.000 kjt/d.	50		50	
E136	Ålesund	Sykkelsatsing ved ombygging av gater og veger	Sammenhengende sykkelvegnett øker sykkelbruken	130	130		
E136	Diverse "mindre" tiltak	Mindre investeringstiltak, TS/ Kollektivtrafikk/ Forsterkning/ G/S-veger/ Ekspressbusstiltak/ Ras-sikring/planlegging m.m.	Rimelige tiltak for sikkerhets- og framkommelighetsforbedring, delvis som straktiltak i påvente av større investeringer.	350	180	140	30
E136	Sum Rute 6d, Dombås - Kjelbotn og Brevika - Ålesund			3600	2080	590	930

Rute 6d: E136 Dombås - Ålesund
Utviklingsstrategi (kart 10 A) 12.09.2006

-  Utbygging til fire felt
-  Firefeltsveg - ingen tiltak
-  Utbygging til to (tre) felt
-  Utbedring
-  Totofeltsveg - ingen tiltak
-  Stamveg-ferjestrekning
-  Stamveg februar 2006

-  Nasjonalhavn
-  Nasjonale flyhavner
-  Jernbane
-  Hurtigruta/viktige farleder
-  Stamveg-ferjestrekning
-  Stamveg februar 2006

Breivika - Ålesund
 Utbygging (vegutvidelse) til fire felt Breivika - xRv658, og vegutbedring/Ts- og miljøtiltak videre til Skutvika.

Vikebukta - Rømmem
 Utbygging (vegomlegging) med 8,5 m bredde.

Innfiorden - Vikebukta
 Utbedring (breiddeutvidelse/rassikring) til 8,5 m bredde

Soggebrua - Veblungnes
 Utbedring (breiddeutvidelse) til 8,5 m bredde

Marstein - Horgheimseidet
 Utbedring (breiddeutvidelse) til 8,5 m bredde

Flatmark - Marstein
 Utbygging (vegomlegging) med 8,5 m bredde

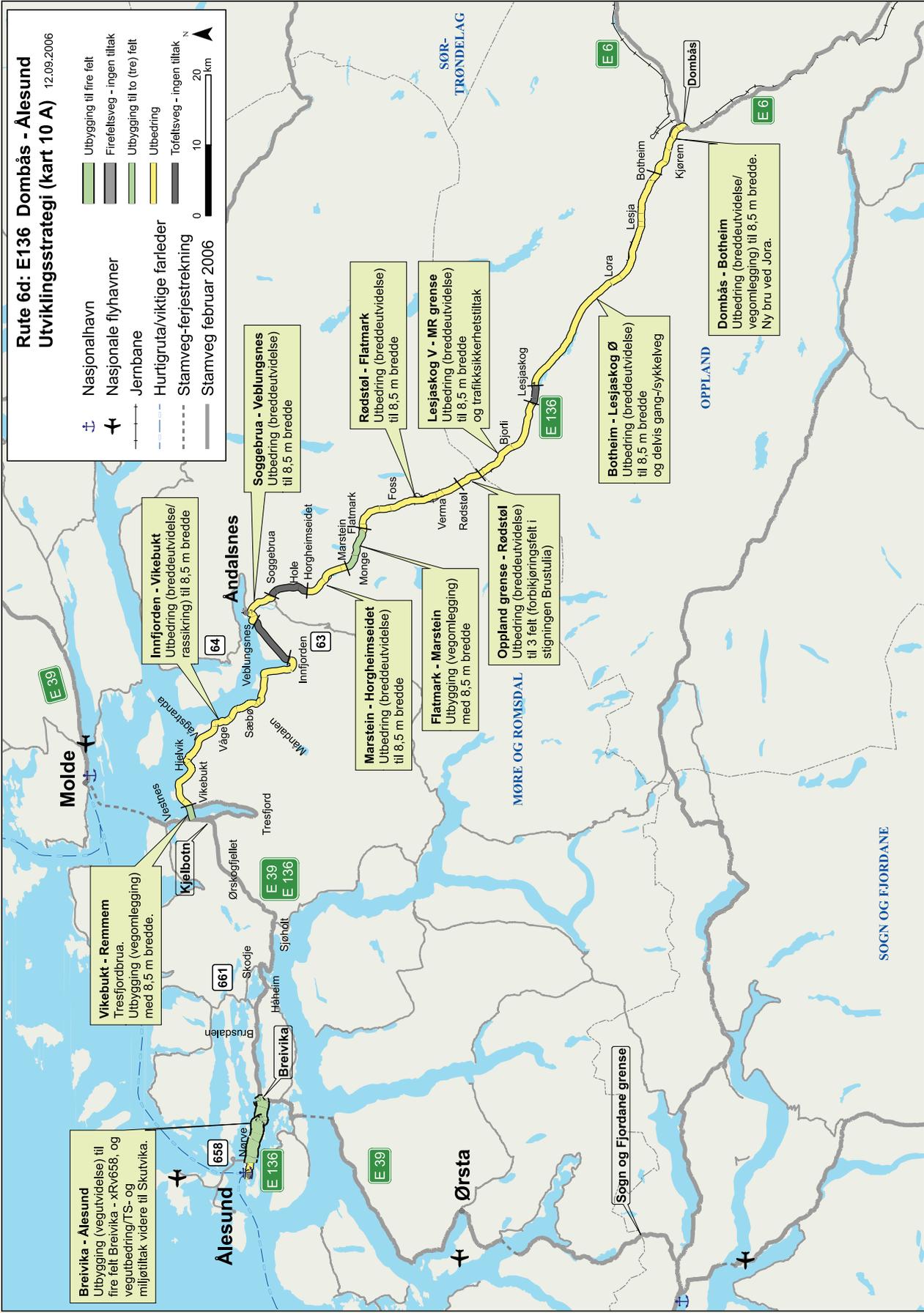
Rødstøl - Flatmark
 Utbedring (breiddeutvidelse) til 8,5 m bredde

Lesjaskog V - MR grense
 Utbedring (breiddeutvidelse) til 8,5 m bredde og trafikksikkerhetstiltak

Oppland grense - Rødstøl
 Utbedring (breiddeutvidelse) til 3 felt (forbikjøringsfelt i svingningen Brustulia)

Botheim - Lesjaskog Ø
 Utbedring (breiddeutvidelse) til 8,5 m bredde og delvis gang-/sykkelveg

Dombås - Botheim
 Utbedring (breiddeutvidelse/vegomlegging) til 8,5 m bredde. Ny bru ved Jora.



Stamvegrute 6e

Rv 70 Oppdal – Kristiansund

Rute 6e går langs rv 70 fra Oppdal sentrum til Kristiansund sentrum (ferjekaia) og er 175 km lang inkl den 13 km lange fellesstrekninga med rute 4b mellom Øygarden og Bergsøya. Vegstrekningen er den viktigste forbindelsen mellom Nordmøre og Østlandet / Trøndelag (søndre del).

Trafikkmengdene varierer sterkt langs ruta. Størst trafikk er det på en kort strekning i Kristiansund med ÅDT ca 24000 kjt/døgn, minst mellom Ålvundfoss og Meisingset med ca 900 kjt/døgn. Andelen biler med lengde mer enn 5,5 m varierer fra 6 % nær Kristiansund til 15 % ved fylkesgrensa mellom Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal. Mesteparten av ruta (ca 88 %) antas å få trafikkmengder under 4000 kjt/d 30 år fram i tid og skal derfor gjennomgå breddeutvidelse og trafikksikkerhetstiltak langs eksisterende trase.

Mange strekninger på ruta er av så dårlig standard med hensyn til kurvatur og bredde at det årlig kreves ekstra driftsinnsats for å opprettholde akseptabel trafikksikkerhet og framkommelighet. Det finnes flere strekninger som har svak bæreevne. Det gjelder først og fremst strekningene Ålvundfoss – Fuglvågen, Meisingset – Tingvoll, og 3 km ved Bergem.

I den 5,0 km lange Freifjordtunnelen er det store vedlikeholdsproblemer med metallplatene som fungerer som vann-/frostsikring. Det er bevilget ekstraordinære tunnelisikringsmidler i 2006 og 2007 (i alt 153 mill kr) for å erstatte platene med materialer som krever mindre vedlikehold. Totalkostnadene er usikre og det kan ta flere år før arbeidet er fullført.

Trafikksikkerheten er dårligst mellom Vognill og Lønset, nord for Tingvoll og nær Rensvik der trafikkmengdene gir høge ulykkeskostnader.

For rute 6e er det spesielt viktig å få gjort utbedringer på de strekninger som er så smale at de mangler midtlinje (totalt ca 20 km), og gjennomføre rassikring og heving av tunnelhøyde til 4,2 m langs Oppdølstranda. Varig sikring av Oppdølstranda oppnås antakelig bare ved å bygge en ny 7,4 km lang tunnel. Kritiske strekninger med hensyn til framkommelighet på vinterføre er Lønset – Hohamran (Gråura), ca 5 km og Ålvundfoss – Fuglvågen, ca 2 km. Det foreligger planer om ombygging for begge disse strekningene. Dagens problemer vil forsterkes når det blir vanligere med utenlandsregistrerte kjøretøy som ikke er konstruert med tanke på norske vinterveger.

Kristiansund har fordelt havna på mange områder. Ferjekaia i sentrum blir nedlagt når rv 64 fra Averøya ligger i tunnel i 2008. Adkomsten fra stamvegen til de øvrige kaiområdene er god. Også Kristiansund lufthavn Kvernberget ligger like inntil Rv. 70 og er tilknyttet via rv 681. Det bør vurderes å flytte vestlig endepunkt for stamvegen til krysset ved Atlanten der rv 64 blir tilknyttet i 2008.

Økt trafiksikkerhet, rassikring og bedre framkommelighet for næringslivets transporter har vært førende for forslaget til prioritering av investeringstiltak på ruta. I første gruppe er derfor disse strekningene aktuelle (fra øst og urangert):

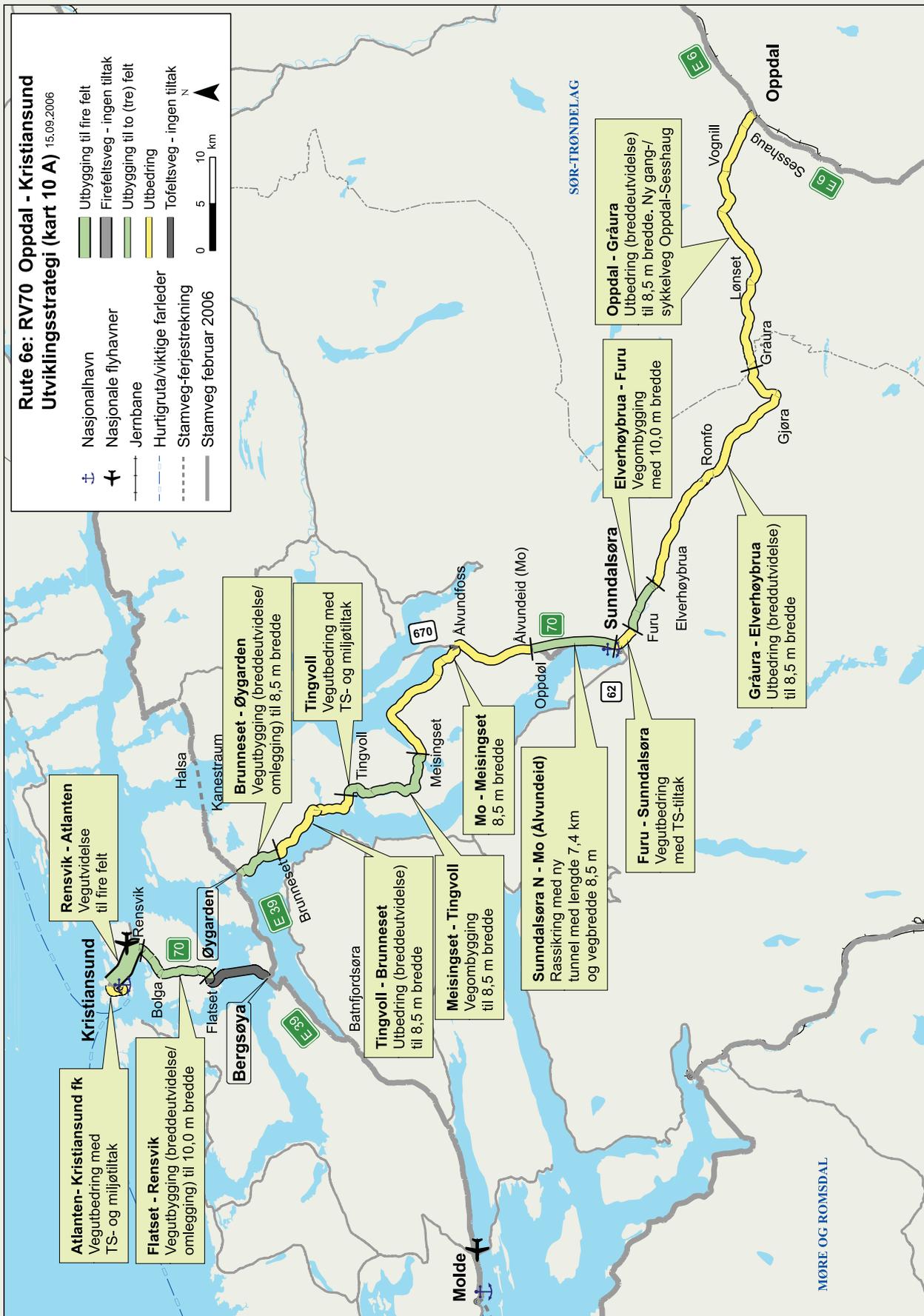
- Ombygging på strekningen Lønset – Hohamran (Gråura)
- Omlegging til ny trase i lang tunnel innenfor Oppdølstranda
- Ombygging på strekningen Ålvundfoss – Fuglvågen
- Ombygging på strekningen Meisingset – Tingvoll
- Ombygging på strekningen Brunneset – Øygarden
- Sykkelvegutbygging nær Sunndalsøra og Kristiansund

En utviklingsstrategi for ruten og foreløpige prioriteringer innenfor ruten vises i tabell og kart nedenfor.

Stamvegrute 6e

Rv 70 Oppdal – Kristiansund

Veg	Strekning	Tiltak	Begrunnelse	Kostnader i mill. 2006-kr			
				Kostnad	Prioritet		
					1	2	3
Rv70	Oppdal - Lønset (20,8 km)	Ny gang-/sykkelveg og undergang bygges først på delen. Oppdal - Sesshaug. Breddeutv. fra 7,2 til 8,5 m og avkjørselssanering hele strekningen	Bedre framkommelighet, trafiksikkerhet og trygghetsfølelse for skolebarn.	170	10		160
Rv70	Lønset - Hohamran (Gråura) (9,6 km)	Utbedring og breddeøkning fra 6,8 m til 8,5 m i Gråura	Bedre trafiksikkerhet og framkomm. når smal veg og krappe kurver utbedres.	120	120		
Rv70	Hohamran (Gråura) - Elverhøybrua Øst (30,1 km)	Utbedring og breddeøkning fra 7,0 m til 8,5 m. Strekningen Romfo - Snøvassmelan utbedres først.	Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet pga større vegbredde og ny tillatt høyde 4,5 m.	160	40		120
Rv70	Elverhøybrua øst - Furu (5,8 km)	Ny bru over Driva bygges først. Utbedring og breddeøkning fra 7,0 m til 10,0 m. Fartsgrensen kan økes.	Bedre trafiksikkerhet når eksist bru med bredde 4,9 m erstattes	80	40		40
Rv70	Sunnalsøra - Mo (Ålvundeid) (10,3 km)	Straktiltak rassikring og frihøyde 4,2 m tidlig i per. Deretter bygging av ny 7,4 km lang tunnel og utbedr. eksist veg fram til Mo.	Trafiksikkerhet, trygghetsfølelse og framkommelighet bedres ved å fjerne traseen fra den rasutsatte strekningen.	600	600		
Rv70	Mo - Ålvundfoss (9,0 km)	Utbedr og breddeøkning fra 6,5 m til 8,5 m	Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet	80		80	
Rv70	Ålvundfoss - Fuglvågen (2,5 km)	Utbedring fra 5,5 m til 8,5 m vegbredde. Litt omlegg.	Bedre trafiksikkerhet, framkommelighet og bæreevne	60	60		
Rv70	Fuglvågen - Meisingset (14,5 km)	Utbedring fra 6,5 m til 8,5 m vegbredde. Litt omlegg.	Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet	210		210	
Rv70	Meisingset - Tingvoll (9,3 km)	Utbedring/omlegging fra 5,5 m til 8,5 m vegbredde.	Bedre trafiksikkerhet, framkommelighet og bæreevne	140	140		
Rv70	Tingvoll - Brunneset (15,8 km)	Utbedring/omlegging fra 6,5-7,0 m til 8,5 m vegbredde. Utbedre tunnel.	Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet på grunn av ny tillatt høyde 4,5 m	100		100	
Rv70	Brunneset - Øygarden (5,7 km)	Utbedring/omlegging fra 5,5 m til 8,5 m vegbredde. Delvis tunnel (ca 1 km)	Bedre trafiksikkerhet, framkommelighet, kulturmiljø og bomiljø	170	170		
Rv70	Flatset - Bolga (6,2 km)	Utbygging (breddeøkning/ny vertkalkurvatur) fra 6,5/7,5 m til 10,0 m vegbredde	Bedre trafiksikkerhet ved bedre vertkalkurvatur og økt vegbredde	80		60	20
Rv70	Bolga - Rensvikholmen (3,8 km)	Utbygging (breddeøkning) fra 6,5 m til 10,0 m vegbredde (tunnel 1,5 km)	Bedre trafiksikkerhet, framkommelighet og tettstedsmiljø	260		260	
Rv70	Rensvikholmen - Atlanten (5,8 km)	Breddeøkning til 4-feltsveg, nye bruer og tunnel gjennom Kråkhaugen	Bedre trafiksikkerhet, framkommelighet og tettstedsmiljø	810		810	
Rv70	Sunnalsøra og Kristiansund	Sykkelsatsing ved ombygging av gater og veger	Sammenhengende sykkelvegnett øker sykkelbruken	80	80		
Rv70	Diverse "mindre" tiltak	Mindre invest. tiltak, TS/Kollektivtrafikk/Forsterkn./G/S-veger/Ekspressbusstilt./Rassikring/planlegging m.m. / Miljøtiltak i Kristiansund (Atlanten-Kristiansund fk)	Rimelige tiltak for sikkerhets- og framkommelighetsforbedring, delvis som straktiltak i påvente av større investeringer.	180	70	100	10
Rv70	Sum Rute 6e, Oppdal - Øygarden og Bergsøya - Kristiansund			3300	1330	1620	350



Stamvegrute 7

E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger (E14 Sjørdal – riksgrensen, E12 Gruben – riksgrensen og rv 80 Fauske – Bodø)

Stamvegrute 7 er et viktig ledd i transportkorridor 8 Trondheim – Bodø. E6 ligger parallelt med jernbanen, som tar en stor del av godstransporten, men godstransport på veg har likevel stor betydning både for ruta som helhet og for mer regionale transporter. Fra E6 ved Fauske følger rute 7 Rv. 80 til Bodø.

E6 har stor variasjon i trafikkmengde. Mellom Ranheim og Steinkjer vil trafikkutviklingen i løpet av 30-årsperioden føre til behov for firefeltsveg, som vil gi bedre kapasitet og bedre trafiksikkerhet. Strekninger som har høyest trafikk og dårlig standard vil bli bygd ut først. Strekningen Værnes – Kvithamar er derfor i en grovprioritering satt som første prioritet for firefeltsutbygging av E6. På de øvrige strekningene vil det bli gjennomført midlertidige trafiksikkerhetstiltak i påvente av utbygging til fire felt, i hovedsak ved bygging av midtrekkverk.

De største hindringene for en rask transport på E6 mellom Trondheim og Bodø er strekninger med liten vegbredde og dårlig geometrisk standard i Nord-Trøndelag og Nordland. Dette gjelder korte strekninger mellom Grong og Namsskogan og lengre strekninger i Grane kommune, Dunderlandsdalen og Saltdalen. Dårlig standard på disse strekningene bidrar til økt tidsbruk, spesielt for næringstransportene. Mellom Mo i Rana og Røssvoll er det dårlig standard med enfelts bru. Slike strekninger vil være aktuelt å utbedre først. Andre strekninger, i hovedsak strekninger der vegbredden er over 7 meter og standarden for øvrig er akseptabel, vil bli utbedret til 8,5 meter lenger fram i tid. Mindre tiltak der det er spesielle problemer i forhold til trafiksikkerhet eller framkommelighet kan bli gjennomført tidligere.

E12 og E14 er viktige mellomriksveger mot Sverige. E12 har etter fullføring av tunnel under Umskaret en akseptabel standard, selv om vegbredden er mindre enn 8 meter. Breddeutvidelse av E12 til 8,5 meter vil ligge langt fram i tid. På E14 er det enkelte flaskehalsar i form av smale bruar og andre forhold, samt en del problemer i form av smal veg og dårlig horisontalkurvatur. Det foreslås å bruke 60 mill kr på ny Forra bru og enkelte mindre trafikksikkerhetstiltak først, mens vidare utbygging og utbedring av E14 vil ligge lenger fram i tid.

På rv. 80 er det mellom Løding og Bodø stor trafikk, og kapasitetsproblemene begynner å bli betydelige. Mellom Fauske og Løding bidrar enkelte strekninger med dårlig standard til redusert framkommelighet og høy ulykkesrisiko. Omlegging mellom Røvika og Strømsnes og utbedring av ulykkesutsatte strekninger mellom Strømsnes og Løding prioriteres. Det samme gjelder utbygging til 4 felt mellom Løding og Bodø som har stor trafikk og til dels kapasitetsproblemer nærmost Bodø.

Generelt på ruta vil det bli prioritert nødvendige utbedringer for å ta igjen vedlikeholdsmessig etterslep.

Totale kostnader for å bringe stamvegrute 7 opp til en god standard er beregnet til 13,5 milliarder kroner. De tiltakene som er prioritert i første gruppe tilsvarer en kostnad på 6,5 milliarder kroner.

En utviklingsstrategi for ruta og foreløpige prioriteringer innenfor ruta vises i tabell og kart nedenfor.

Stamvegrute 7

E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger (E14 Sjørdal – riksgrensen, E12 Gruben – riksgrensen og rv 80 Fauske – Bodø)

Veg	Strekning	Tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill kr	Prioritet		
					1	2	3
E6	Ranheim – Steinkjer	Tiltak i påvente av utbygging til 4 felt	Økt trafiksikkerhet, full utbygging ligger langt fram i tid	300	300		
E6	Ranheim - Fauske	Mindre tiltak i påvente av utbedring	Samlepost for mindre tiltak og planlegging	400	400		
E6	Ranheim – Værnes	Utbygging til 4 felt	Trafikkutvikling vil gi behov for 4 felt	1400			1400
E6	Værnes – Kvithammer	Utbygging til 4 felt	Bedre trafiksikkerhet	500	500		
E6	Kvithammer - Åsen	Utbygging til 4 felt	Trafikkutvikling vil gi behov for 4 felt	1160		1160	
E6	Åsen – Verdalsøra	Utbygging til 4 felt	Trafikkutvikling vil gi behov for 4 felt	1060		1060	
E6	Verdalsøra – Steinkjer	Utbygging til 4 felt.	Trafikkutvikling vil gi behov for 4 felt	1120			1120
E6	Selli - Asp	Utbygging	Framkommelighet og trafiksikkerhet	110	110		
E6	Asp - Sem	Kurvaturutbedring	Økt trafiksikkerhet	60	60		
E6	Sem - Medjå	Utbedring	Breddeutvidelse av strekninger med bredde mindre enn 8 meter.	140			140
E6	Medjå – Nordl grense	Utbedring av strekninger med bredde under 7 meter og dårlig geometri	Strekninger med bredde mindre enn 7 meter eller dårlig geometri prioriteres. Utbedring av øvrige strekninger i gr 3	570	360		210
E6	Nord-Trøndelag grense - Fauske	Vedlikeholdsmessig etterslep bruer, miljøtiltak		140	140		
E6	Nord-Trøndelag grense - Lien	Utbedring	Strekninger med bredde under 7 meter eller dårlig geometri prioriteres. Strekninger der bredden er under 8 meter men akseptabel i gruppe 3.	920	700		220
E6	Lien – Mosjøen	Utbedring	Bredde under 8 meter men akseptabel	240			240
E6	Mosjøen – Osen	Utbedring	Vegen er smal, dårlig bæreevne og geometri	570	570		
E6	Korgen – Urland	Utbedring	Bredde er mindre enn 8 meter men akseptabel	180		180	
E6	Urland – Hauknes	Utbedring	Dårlig geometrisk standard og smal veg	250	250		
E6	Hauknes – Mo	Utbygging	Trafiksikkerhet og framkommelighet	70			70



Stamvegrute 7

E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger (E14 Sjørdal – riksgrensen, E12 Gruben – riksgrensen og rv 80 Fauske – Bodø)

E6	Mo – Røssvoll	Utbygging. Ny bru	Dårlig geometrisk standard, en-felts bru	200	200		
E6	Røssvoll – Storforshei	Breddeutvidelse	Bredde er mindre enn 8 meter men akseptabel	70			70
E6	Storforshei – Bolna	Utbedring	Smal veg med dårlig geometrisk standard gir dårlig framkommelighet	400	400		
E6	Sørelva – Borkamo	Utbedring	Smal veg med dårlig geometrisk standard gir dårlig framkommelighet	250	250		
E6	Rognan - Fauske	Utbedring og profilutvidelse tunneler. Utbygging og ny bru Finneidstraumen – Fauske prioriteres.	Tunneler med kjørebane smalere enn 6 meter. Vegbredde er under 8 meter men akseptabel	300	40	260	
E6	Sum E6			10410	4280	2660	3470
E12	Sum E12	Breddeutvidelse til 8,5 meter	Bredden er mindre enn 8,5 meter men akseptabel	280			280
E14	Stjørdal - riksgrensen	Diverse mindre tiltak i påvente av full utbygging	framkommelighet og trafikksikkerhet	60	60		
E14	Hegramo - riksgrensen			280		280	
E14	Stjørdal - riksgrensen	Utbygging og utbedring	Bedre framkommelighet og sikkerhet. Enkelte TS-tiltak prioriteres.	340	60	280	0
Rv. 80	Fauske - Strømsnes	Utbygging, omlegging Røvika - Strømsnes	Betydelig innkorting	400	400		
Rv. 80	Strømsnes – Løding	Utbygging	Delvis dårlig geometrisk standard. Bredde er mindre enn 8 meter men akseptabel. Ulykkes-utsatte strekning er prioriteres.	400	100	300	
Rv. 80	Løding - Bodø havn	Utbygging til 4 felt	Trafikkgrunnlag gir behov for 4 felt. Kapasitetsproblem nær Bodø.	1800	1800		
Rv. 80	Bodøelv - Bodø lufthavn	Utbygging til 4 felt, omlegging 2 felt	Høy trafikk. Bedre trafikksikkerhet og kapasitet	150		150	
Rv. 80	Sum rv. 80			2750	2300	450	0
Sum rute 7				13500	6640	3390	3470



Stamvegrute 8a

E6 Fauske Nordkjosbotn med tilknytninger (E8 Nordkjosbotn – Tromsø og E10 Bjørnfjell – Å)

Stamvegrute 8a inngår i den sørlige del av transportkorridor 8 Bodø – Kirkenes. Ruta omfatter E6 Fauske – Nordkjosbotn, E8 Nordkjosbotn - Tromsø og E10 - Bjerkvik - Å i Lofoten.

På E6 er strekninger med stor stigning, fergesambandet Bognes – Skarberget og Narvik sentrum viktige bidrag til redusert framkommelighet. Sør for Ballangen, mellom Narvik og Bjerkvik og delstrekningen Fauske – Bognes har en dårlig geometrisk standard. Det er også mange tunneler på denne strekningen. I de fleste tunnelene medfører smal veg et problem for tungtrafikken. I enkelte av tettstedene er trafiksikkerhets- og miljøforholdene ikke akseptable.

Strekninger som inngår som første prioritet i en grovprioritering er stigningspartiene sør for Tysfjorden, strekningen Forså – Ballangen, Narvik sentrum og Narvik – Bjerkvik med ny bru over Rombaken. Det tas også sikte på å gjennomføre tiltak i tettstedene relativt raskt. Tiltak for å oppnå god bredde i tunneler er anbefalt prioritert etter disse strekningene. Fergesambandet Bognes – Skarberget er forutsatt opprettholdt.

E8 har en god standard med unntak av en strekning i Ramfjorden der vegen er smal og det er mye randbebyggelse. Nærmest Tromsø er det høy trafikk, enkelte kryss er ikke tilfredsstillende. Det vil også bli behov for utbygging til firefeltsveg her for å ivareta økt trafikk. De strekningene som foreslås prioritert er utbygging i Ramfjorden (Sørbotn – Laukslett) og utbygging av kryss nærmest Tromsø. Utbygging til fire felt til Tromsøysundtunnelen anbefales noe lenger fram i tid.

På E10 er det dårlig standard mellom Tjeldsund bru og Lofast som åpnes for trafikk i 2007, mellom Fiskebøl og Svolvær og en kort strekning øst for Borg. Trafikkgrunnlaget avtar vestover i Lofoten, og er lavt vest for Napp. De vestre delene av E10 er betydelig rasutsatt.

Det er mye randbebyggelse langs E10, trafiksikkerhetssituasjonen i forbindelse med denne bebyggelsen er delvis ikke tilfredsstillende.

Tiltak som prioriteres høyest i en grovprioritering på E10 er Tjeldsund bru – Lofast ved Gullsfjord, Fiskebøl – Svolvær og det dårligste partiet øst for Borg. Rassikring og trafiksikkerhetstiltak i forbindelse med randbebyggelse er også gitt prioritet 1 i en grovprioritering.

Generelt på ruta vil det bli prioritert nødvendige utbedringer for å ta igjen vedlikeholdsmessig etterslep.

På alle vegene vil strekninger der vegbredden er mindre enn 8 meter, men likevel akseptabel, komme til utbedring på lang sikt.

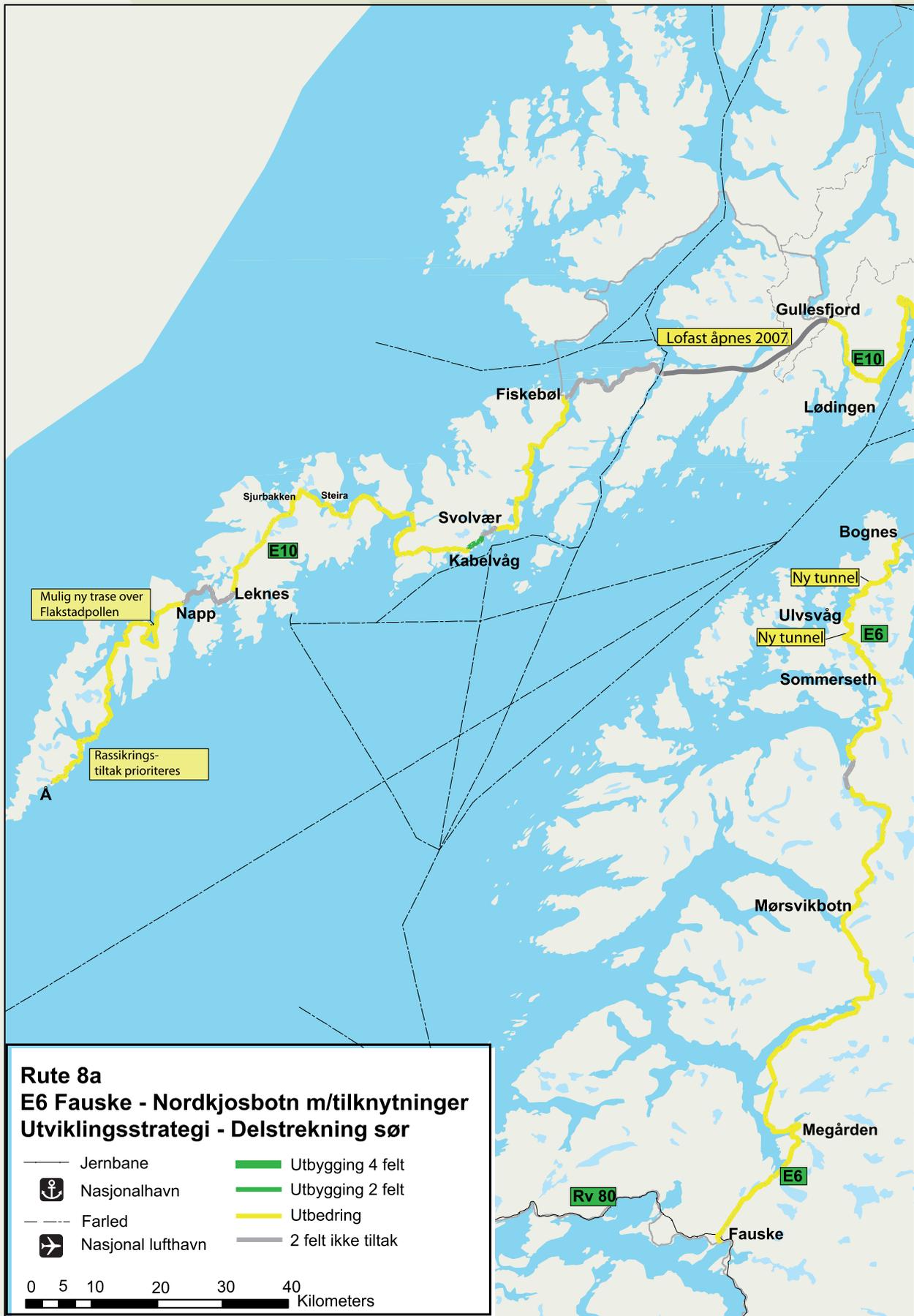
Total kostnad for å bringe stamveggrute 8a opp på en god standard er beregnet til i overkant av 10 milliarder kroner. Omtrent halvparten har en standard som tilsier at de er prioritert i første gruppe i en grovprioritering.

En utviklingsstrategi for ruten og foreløpige prioriteringer innenfor ruten vises i tabell og kart nedenfor.

Stamvegrute 8a

E6 Fauske Nordkjosbotn med tilknytninger (E8 Nordkjosbotn – Tromsø og E10 Bjørnfjell – Å)

Veg	Strekning	Tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill kr	Prioritet		
					1	2	3
Rute 8a	E6, E8 og E10	Vedlikeholdsmessig etterslep bruer, miljøtiltak		180	180		
Rute 8a	E6, E8 og E10	Mindre tiltak og planlegging	Utbedring ligger langt fram i tid	500	500		
E6	Fauske - Megården	Breddeutvidelse	Bredde er mindre enn 8 meter men akseptabel	350			350
E6	Megården - Mørsvikbotn	Profilutvidelse tunneler, utbedring kurvatur	Smale tunneler og kurver. Bredde er mindre enn 8 meter men akseptabel	700		700	
E6	Mørsvikbotn – Sommerseth	Kurvaturutbedring	Dårlig geometrisk standard. Bredde er mindre enn 8 meter men akseptabel.	550		550	
E6	Mørsvikbotn – Sommerseth	Breddeutvidelse	Bredde er mindre enn 8 meter men akseptabel	250			250
E6	Sommerseth – Bognes	Utbedring og omlegginger i tunnel	Stigning og skarpe kurver, flaskehals for næringstransport	600	600		
E6	Skarberget - Forså	Ny trase med tunnel under Skjelsvikskaret	Stigning gir framkommelighetsproblemer for næringstransport	300		300	
E6	Forså – Ballangen	Utbedring	Svært dårlig geometrisk standard	320	320		
E6	Ballangen – Ankenes	Utbedring	Bredde er under 8 meter men akseptabel	260			260
E6	Narvik sentrum	Omlegging	Trafikksikkerhet, kapasitet og miljø	400	400		
E6	Narvik – Bjerkvik	Ny bru over Rombaksfjorden	Innkorting 19 km. Viktig for næringstransport til/ fra Narvik	1800	1800		
E6	Bjerkvik – Elverum Xrv87	Utbedring	Bredde er under 8 meter men akseptabel	400			400
E6	ElverumX rv. 87 - Olsborg	Utbygging	Bredde er under 8 meter men akseptabel	250			250
E6	Olsborg - Nordkjosbotn	Utbedring	Bredde er under 8 meter men akseptabel. Mindre tiltak inngår i samlepost.	180		180	
E6	Sum E6			6360	3120	1730	1510



Stamvegrute 8a

E6 Fauske Nordkjosbotn med tilknytninger (E8 Nordkjosbotn – Tromsø og E10 Bjørnfjell – Å)

E8	Nordkjosbotn – Laukslett	Omlegging Sørbotn – Laukslett. Rassikring, Forsterkning.	Dårlig standard og randbebyggelse.	400	400		
E8	Laukslett - Hungeren	Ombygging av kryss	Kapasitets- og	100	100		
E8	Hungeren – Tromsøyss. tun	Utbygging til 4 felt, kryss, TS-tiltak	Utbygging av kryss og TS-tiltak prioriteres.	500	150	350	
E8	Sum E8			1000	650	350	0
E10	Tverrelv – Tjeldsund bru	Forsterkning,	Bredde under 8 meter men akseptabel. Enkelttiltak i samlepost.	100		100	
E10	Tjeldsund bru – Gullesfjord	Utbedring. Det pågår utredning av omlegging som gir betydelig innkorting av E10	Dårlig geometrisk standard og delvis smal veg gir redusert framkommelighet for næringstransport	560	560		
E10	Fiskebøl – Svolvær	Utbedring	Dårlig geometrisk standard og smal veg.	310	310		
E10	Svolvær – Kabelvåg	Kurvaturutbedring og	Bedre trafiksikkerhet	160		160	
E10	Kabelvåg – Leknes	Utbedring og TS-tiltak. Innkortingsalternativ foreligger og må vurderes nærmere.	Bredde under 8 meter men akseptabel, unntatt Steiro – Sjurbakken som prioriteres. Ts-tiltak Borg – Leknes prioriteres i samlepost mindre tiltak.	500	80		420
E10	Napp – Å	Rassikring med omlegging Flakstadpollen	Regularitet og trafiksikkerhet. Ny trase over Flakstadpollen gir rassikringseffekt og innkorting.	140	140		
E10	Napp – Å	Utbedring til 6,5 meter bredde og kurvatur. Enfelts bruer erstattes. Profilutvidelse tunneler.	Bredden er delvis under 6,5 meter og geometrisk standard er variabel. Det er lavt trafikkgrunnlag.	560			560
E10	Sum E10			2330	1090	260	980
Sum rute 8a				10370	5540	2340	2490



Stamvegrute 8b

E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger (E8, E69, E75, E105, rv 92 og rv 93)

Stamvegrute 8b inngår i den nordligste del av transportkorridor 8 Bodø – Kirkenes. Ruta omfatter E6 Nordkjosbotn - Kirkenes, E8 Skibotn – riksgrensen og flere tilknytningsveger og mellomriksveger i Finnmark.

Trafikken på vegene som inngår i ruta er liten med unntak av områdene gjennom byer og tettsteder. De delene av ruta som vurderes som spesielt viktig for næringstransport er E6/E8 Nordkjosbotn – riksgrensen og E6 Nordkjosbotn – Alta.

På de lavtrafikkerte strekningene er de største utfordringene knyttet til smal veg og dårlig geometrisk standard på enkelte strekninger, rasutsatte strekninger og stigning. I tillegg fins det enkeltelementer som framstår som flaskehals for tungtransporten, blant annet Tana bru med ett kjørefelt og dårlig bæreevne.

De dårligste partiene på E6 mellom Nordkjosbotn og Alta, Olderfjord – Lakselv, Tana bru og E8 Skibotn - riksgrensen er plassert i første gruppe i en grovprioritering. Det samme gjelder mindre trafiksikkerhetstiltak og tiltak for å eliminere flaskehals.

E105 mellom Kirkenes og riksgrensen mot Russland ansees som viktig å utbedre, blant annet med en ny bru, på grunn av den økte betydningen østforbindelsene antas å få.

På E69 mot Nordkapp er Skarvberg tunnelen og rasutsatte strekninger prioritert tidlig i en grovprioritering. Trafikksikkerhetstiltak mellom Honningsvåg og Nordkapp er også med her for å øke sikkerheten for blant annet økende mengde turistbusser.

E75 mellom Varangerbotn og Vadsø, rv 93 Alta – riksgrensen og rv 92 Karasjok – riksgrensen anbefales utbedret i en senere fase. Mindre tiltak på E75 vil likevel tas sikte på å gjennomføre tidligere. På rv 93 vil tiltak ved Kløfta være det viktigste tiltaket og vil bli utført på mellomlang sikt.

Generelt på ruta vil det bli prioritert nødvendige utbedringer for å ta igjen vedlikeholdsmessig etterslep.

Totalt kostnader for å bringe vegene på stamveggrupe 8b opp til en god standard er beregnet til rundt 9 milliarder. Av dette er tiltak tilsvarende 4 milliarder plassert i den første gruppen i grovprioriteringssammenheng, hvorav 3 milliarder er tiltak på E6 og E8.

En utviklingsstrategi for ruta og foreløpige prioriteringer innenfor ruta vises i tabell og kart nedenfor.

Stamvegrute 8b

E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger (E8, E69, E75, E105, rv 92 og rv 93)

Veg	Strekning	Tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr	Prioritet		
					1	2	3
Rute 8b	Alle veger	Miljøtiltak,		130	130		
Rute 8b	Alle veger	Mindre tiltak i påvente av utbedring, planlegging	Full utbedring ligger langt fram i tid	500	500		
E6	Nordkjosbotn – Hatteng	Utbedring. Delvis ny trase.	Dårlig bæreevne, smal veg og randbebyggelse. Viktig strekning for næringstransport. E6 Tromsø – Alta og E8 Tromsø – Sverige.	430	430		
E6	Hatteng – Nordnes	Breddeutvidelse og forsterkning	Bredden er over 7 meter. Rassikring, g/s-veg, kryss og forsterkning prioriteres tidligere.	320		320	
E6	Nordnes – Skardalen	Omlegging i tunnel	Gjenstående strekning rassikring i Kåfjorden.	500	500		
E6	Birtavarre – Olderdalen	Breddeutvidelse og forsterkning.	Bredde mindre enn 8 meter, men akseptabel.	200		200	
E6	Olderdalen – Langslett	Utbedring	Smal veg og mye randbebyggelse	300	300		
E6	Langslett - Sørkjosen	Utbedring over Sørkjosfjellet	Stigning og dårlig standard gir problemer for næringstransport	150	150		
E6	Sørkjosen – Straumfjord- eidet	Utbygging forbi Storslett, resten utbedring. TS-tiltak	Bredde under 8 meter men akseptabel. Mindre tiltak inngår i samlepost.	150			150
E6	Oksfjordhamn – Finnmark grense	Utbedring og rassikring	Bredde mindre enn 8 meter men akseptabel. Mindre tiltak i samlepost.	550			550
E6	Storsandnes - Alta	Utbedring og omlegging.	Rasutsatt strekning med dårlig geometrisk standard og smal veg.	1000	1000		
E6	Alta vest – Alta øst	Ny tofelts veg utenom sentrum eller 4-feltsveg	Stor trafikk gjennom Alta gir behov for 4 felt eller omlegging med to felt.	360		360	
E6	Alta - Olderfjord	Kurvaturutbedring Alta – Leirbotnvatn. Breddeutvidelse, forsterkning.	Bredde mindre enn 8 meter men med enkelte unntak akseptabel. Kurvaturutbedring og forsterkning i samlepost.	540			540



Stamvegrute 8b

E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger (E8, E69, E75, E105, rv 92 og rv 93)

E6	Olderfjord - Lakselv	Utbedring bredde, kurvatur og bæreevne.	Bedre framkommelighet og trafikksikkerhet. De dårligste parsellene prioriteres.	470	270	200	
E6	Lakselv - Karasjok	Breddeutvidelse	Bredde mindre enn 8 meter men akseptabel	300			300
E6	Karasjok – Tana bru	Breddeutvidelse og forsterkning	Bredden er mindre enn 8 meter. Det meste av strekningen har en bredde som vurderes som akseptabel. Tiltak på rv. 98 over Ifjordfjellet vurderes som alternativ til denne strekningen.	700	50		650
E6	Tana bru - Hesseng	Ny Tana bru. Breddeutvidelse, kurvaturutbedring	Bredde mindre enn 8 meter men akseptabel. Ny Tana bru prioriteres.	660	120		540
E6	Hesseng - Kirkenes	Utbygging	Ny adkomst til Kirkenes havn vurderes.	160		160	
E6	Sum E6			6790	2820	1240	2730
E8	Riksgrensen - Skibotn	Utbedring.	Stigninger og parti med dårlig standard. Viktig for næringstransport Tromsø – Sverige.	240	240		
E69	Olderfjord - Nordkapp	Utbedring, ny tunnel, rassikring og mindre tiltak Honningsvåg – Norkapp.	Sikkerhet og framkommelighet for reiseliv og annen næring. Breddeutvidelse i gr. 3.	750	250		500
E69	Sum E69			750	250		500
E75	Varangerbotn - Vardø	Utbedring Varangerbotn – Vadsø. TS-tiltak.	Bredde mindre enn 8 meter men akseptabel. TS-tiltak tidligere.	600	50		550
E105	Hesseng – riksgrensen	Ny bru. Breddeutvidelse og	Strekningen får økt betydning i fbm nordområdesatsingen.	120	120		
Rv. 92	Karasjok – riksgrensen	Forsterking og	Standard under minstekravet men akseptabel.	70			70
Rv. 93	Kløfta	Utbedring/ omlegging Kløfta, rasutsatt strekning	Smalt og rasutsatt, viktig veg for næringstransport Alta - Finland	140		140	
Rv. 93	Alta – riksgrensen	Breddeutvidelse og kurvaturutbedring	Bredden er mindre enn 8 meter men akseptabel	600			600
Rv. 93	Sum rv. 93			740	0	140	600
Sum rute 8b				9940	4110	1380	4350



Vedlegg 4

Hvor kan man bestille stamvegutredninger for enkelte ruter?

Alle stamvegutredninger er lagt ut på www.vegvesen.no, der de kan lastes ned som pdf-filer. Dette gjelder så vel denne rapporten som de 18 enkelte stamvegutredningene.

Hvis man ønsker å bestille enkelte utredninger i papirversjon, eller stille spørsmål om utredningene, kan man kontakte Statens vegvesen på følgende adresser og telefonnummer:

Statens vegvesen Vegdirektoratet, Postboks 8142 Dep, 0033 Oslo, telefon 02030
e-postadresse: firmapost-vegdirktoratet@vegvesen.no
Kontaktperson: Hans Silborn

Statens vegvesen Region øst, Postboks 1010 Skurva, 2605 Lillehammer, telefon 815 22000
e-postadresse: firmapost-ost@vegvesen.no
Kontaktperson: Trygve Elvsaas

Statens vegvesen Region sør, serviceboks 723, 4808 Arendal, telefon 815 48 000
e-postadresse: firmapost-sor@vegvesen.no
Kontaktperson: Hans Seland

Statens vegvesen Region vest, Askedalen 4, 6863 Leikanger, telefon 815 44 010
e-postadresse: firmapost-vest@vegvesen.no
Kontaktperson: Erling Hodneland

Statens vegvesen Region midt, Fylkeshuset, 6404 Molde, telefon 815 44 040
e-postadresse: firmapost-midt@vegvesen.no
Kontaktperson: Jon Arne Klemetsaune

Statens vegvesen Region nord, Dreyfushammarn 31, 8002 Bodø, telefon 06640
e-postadresse: firmapost-nord@vegvesen.no
Kontaktperson: Sven-Arne Moen



Statens vegvesen

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 Oslo

