



Statens vegvesen

Stamnettutredning

Riksvegnettet

VD rapport

Vegdirektoratet

Nr. 14



Vegdirektoratet
Veg- og transportavdelingen

April 2011

VD rapport

Tittel

Stamnettutredning

Undertittel

Riksvegnettet

Forfatter

Gudmund Nilsen og Randi Harnes

Avdeling

Veg- og transportavdelingen

Seksjon

Vegforvaltning og utvikling

Prosjektnummer**Rapportnummer**

Nr. 14

Prosjektleder

Randi Harnes

Emneord

Riksveger, utfordringer, langsiktige mål, strategier, prosjekter, framkommelighet, trafiksikkerhet, miljø, universell utforming.

Sammendrag

Se side 6 i rapporten.

VD report

Title

Analysis of the National Transport Network

Subtitle

National Road Network

Author

Gudmund Nilsen and Randi Harnes

Department

Roads and Transport Department

Section

Road Management and Development

Project number**Report number**

No. 14

Project manager

Randi Harnes

Key words

National roads, challenges, long-term goals, strategies, projects, accessibility, road safety, environment, universal design.

Summary

Reference is made to page 6 in the Report.

STAMNETTUTREDNING

Riksvegnettet

Vegdirektoratet
Veg- og transportavdelingen
april 2011

Forord

Transportetatene og Avinor har fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet å utarbeide et forslag til Nasjonal transportplan (NTP) for 2014–2023. Etatenes og Avinors forslag vil være et grunnlagsdokument for regjeringens arbeid med stortingsmelding om NTP, som skal behandles av Stortinget i vårsesjonen 2013. Etatene og Avinor vil presentere sine anbefalinger i et felles planforslag i februar 2012.

Prosessen med planforslaget er lagt opp i to faser: en utrednings- og en planfase, jamfør retningslinje 1 for arbeidet med NTP 2014–2023. Utredningsfasen skal belyse viktige problemstillinger som krever spesiell oppmerksomhet i utformingen av et framtidsrettet og samordnet transportsystem. I denne fasen har Avinor AS, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen foretatt en oppdatering av de stamnettutredningene som ble utarbeidet i tilknytning til arbeidet med NTP 2010–2019, og som beskrev behov og muligheter for stamnettenes utvikling i et trettiårs perspektiv. Utredningene viser hvordan etatene og Avinor ser på mulighetene for den langsiktige utviklingen av infrastrukturen for transport i Norge. De foreliggende utredningene omfatter ikke forslag til økonomiske prioriteringer. Ett unntak er Avinors utredning, hvor forslag til prioriteringer i første tiårsperiode er omtalt. For øvrig vil forslag til prioriteringer i første tiårsperiode utarbeides i det videre arbeidet med NTP 2014–2023.

Gjennom forvaltningsreformen er en vesentlig del av riksvegnettet fra 2010 overført fra staten til fylkeskommunene. Den tidligere stamvegutredningen er nå en riksvegutredning, som omfatter et riksvegnett som er noe større enn det tidligere stamvegnettet. Jernbane-



verkets utredning omfatter hele jernbanenettet. For Avinor har det vært naturlig å behandle både stamlufthavnene og de regionale lufthavnene i utredningen, det vil si alle lufthavner som eies av Avinor. Bakgrunnen for dette er sammenhengen og avhengigheten mellom disse, både trafikkmessig og finansielt. Avinor har derfor valgt å benevne sin utredning som en sektorplan. Kystverket behandler både hoved- og bileder i sin utredning.

Transportetatene og Avinor ønsker debatt og diskusjon om den langsiktige utviklingen av det nasjonale transportnettet. Av hensyn til tidsplanen for arbeidet med NTP 2014-2023 sendes imidlertid ikke utredningene ut på en offisiell høring. Innspill til utredningen om riksvegnettet kan likevel sendes på e-post til Statens vegvesen, firmapost@vegvesen.no. Hovedrapporter og delrapporter er lagt ut på NTPs nettsider, www.ntp.dep.no.

Stamnettutredningen for riksvegnettet er basert på rutevise utredninger for de 18 riksvegrutene som utgjør dagens riksvegnett, samt en sammenstilling for hovedstadsområdet. Hovedfokus er vegnettet utenfor byområdene. Det er utarbeidet en egen tverretattlig utredning for de største byene som inngår som grunnlag for rapporten fra utredningsfasen som ble presentert 1. februar 2011.

Stamnettutredningen for riksvegnettet gjør rede for utfordringer, mål, strategier, tiltak og ressursbehov i et langsiktig perspektiv for å sikre et effektivt overordnet vegnett til god nytte for næringsliv og innbyggere samtidig som hensynet til sikkerhet, miljø og tilgjengelighet for alle er godt ivaretatt.



Innhold

Forord	2
Innhold	4
Sammendrag	6
1 Innledning	10
2 Riksvegnettet – overordnet beskrivelse	13
2.1 Riksvegnettets omfang og ruteinndeling	13
2.2 Riksvegnettets funksjon og trafikkmengder	15
3 Langsiktig utvikling av riksvegnettet	19
3.1 Mål	19
3.2 Riksvegnettet i et langsiktig perspektiv	20
3.3 Forholdet mellom de transportpolitiske målene og vegnormalene	21
4 Problembeskrivelse og utfordringer	23
4.1 Framkommelighet	23
4.1.1 Fartsgrenser og reisetider	24
4.1.2 Vegbredde	25
4.1.3 Tungtransport	26
4.1.4 Kollektivtrafikk	30
4.1.5 Ferjesamband	31
4.1.6 Skred	33
4.1.7 Gange og sykkel	34
4.2 Trafikksikkerhet	35
4.2.1 Ulykkessituasjonen på riksvegnettet	36
4.2.2 Trafikksikkerhetstiltak	38
4.2.3 Tunnelsikkerhet	39
4.2.4 Døgnhvileplasser	40
4.2.5 Kontrollstasjoner og kontrollplasser	41
4.2.6 Rasteplasser	42
4.3 Miljø	42
4.3.1 Naturmiljø	42
4.3.2 Kulturminner, kulturmiljø og vegminner	43
4.3.3 Støy	43
4.3.4 Klimagasser og lokal luftkvalitet	44
4.4 Universell utforming	45

5 Strategi, kostnader og virkninger	49
5.1 Strategi	49
5.2 Rutevise utviklingsstrategier	53
5.3 Kostnader og usikkerhet	55
5.4 Virkninger	56
Vedlegg 1: Rutevise sammendrag	58
Riksvegrute 1	58
Riksvegrute 2a	64
Riksvegrute 2b	68
Riksvegrute 3	78
Riksvegrute 4a	92
Riksvegrute 4b	100
Riksvegrute 4c	106
Riksvegrute 5a	112
Riksvegrute 5b	120
Riksvegrute 5c	124
Riksvegrute 6a	130
Riksvegrute 6b	140
Riksvegrute 6c	146
Riksvegrute 6d	150
Riksvegrute 6e	154
Riksvegrute 7	158
Riksvegrute 8a	166
Riksvegrute 8b	174
Vedlegg 2: Tabeller med ÅDT, fartsgrenser og vegstandard	182
Vedlegg 3: Oversikt over konseptvalgutredninger	186
Vedlegg 4: Detaljert oversikt over lengde på riksvegrutene	194

Sammendrag

I denne stamnettutredningen presenterer Statens vegvesen analyser og vurderinger av utfordringer og aktuelle tiltak på riksvegnettet utenfor de store byene i et langsiktig perspektiv. Utredningene har fokus på utfordringer, mål, strategier, tiltak og ressursbehov i et 30-års perspektiv. Utredningene viser at det vil koste om lag 400–500 mrd kr å få til vegnormalstandard på hele riksvegnettet. Med dagens bevilgningsnivå vil dette ta mer enn 30 år.

Stamnettutredningen er ikke Statens vegvesens forslag til prioritering av prosjekter og økonomiske midler. Utredningen og påfølgende offentlig debatt vil være grunnlag for transportetatens og Avinors forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023 som skal oversendes Samferdselsdepartementet i februar 2012.

Riksvegnettet – hovedpulsårene i det offentlige vegnettet

Forvaltningsreformen som trådte i kraft 1. januar 2010 medførte at majoriteten av det som tidligere var øvrige riksveger ble overført til fylkeskommunene sammen med tilhørende ferjesamband. Det nye riksvegnettet utgjør i dag om lag 10 400 km og 18 riksvegferjesamband.

Riksvegene er hovedpulsårene i det overordnede nasjonale vegtransportsystemet. De forbinder landsdeler og regioner med hverandre og knytter Norge til utlandet. Samtidig har riksvegene viktige regionale og lokale funksjoner. I tillegg har riksvegnettet en viktig funksjon for å knytte sammen de ulike transportformene med gode koblinger til gods- og jernbaneterminaler, havner og lufthavner av nasjonal betydning.

Riksvegnettet utgjør om lag 19 pst. av det samlede riks- og fylkesvegnettet, men står for om lag 53 pst. trafikkarbeidet. Norge er et tynt befolket land, noe som gjør at den største delen av riksvegnettet har relativt lav trafikk. 69 prosent av riksvegnettet har en årsdøgntrafikk (ÅDT) som er lavere enn 4 000 kjøretøy, hvorav halvparten har en ÅDT lavere enn 1 500 kjøretøy. Om lag 11 prosent har en ÅDT høyere enn 12 000 kjøretøy.

Om lag 66 pst. av riksvegnettet har vegbredde under 8,5 meter

Ved inngangen til planperioden 2014–2023 vil om lag 6 900 km (66 pst.) av riksvegnettet og på syv av rutene vil mer enn 80 pst. av vegnettet være smalere enn 8,5 meter. I henhold til vegnormalen skal 8,5 meter være minste vegbredde på riksveger utenfor byer og tettsteder med trafikk mindre enn 4 000 kjøretøy per døgn. Vel 1 660 km av riksvegnettet mangler gul midtlinje. Dette er veger som i hovedsak har vegbredde mindre enn 6 meter. Om lag 24 pst. av riksvegnettet har fartsgrense lavere enn 80 km/t.

I tillegg til mange smale og svingete veger påfører også ferjesambandene, høyfjellsovergangene, samt strekninger med stor risiko for skred næringstransporten problemer i form av økte tidskostnader. Det samme gjør lange og bratte stigninger, høydebegrensninger, kjøproblemer i de største byene og redusert fart på grunn av tettsteder og randbebyggelse. Det vil

i 2014 stå igjen 20 punkter på riksvegnettet med fri høyde lavere enn 4,2 meter fordelt på 10 underganger og 10 tunneler (20 km). Tilstanden på vegtilknytninger til nasjonalt viktige gods- og personknutepunkter er relativt gode.

Det gjenstår fortsatt store utfordringer for å gjøre kollektivtransport, sykkel og gange mer attraktivt. Dette er særlig viktig i byene for å dempe biltrafikkveksten, men må suppleres med blant annet restriktive virkemidler for å begrense bilbruken. Det er nødvendig med en sterk satsing på sammenhengende hovednett for kollektivtrafikken og opprusting av holdeplasser og kollektivknutepunkter med særlig fokus på universell utforming. Det er behov for om lag 1 100 km nye gang- og sykkelveger.

Dagens 18 riksvegferjesamband vil bli redusert til 16 samband når Hardangerbrua og Kvivsvegen blir åpnet for trafikk i 2013. I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 ble servicenivået for ferjedriften økt, noe som i hovedsak innebærer flere turer per døgn og lengre åpningstid. Den nye standarden innføres gradvis ved utlysning av nye ferjeandbud

I perioden 2010–2013 gjennomføres det tiltak på vel 50 skredpunkter på riksvegnettet, noe som medfører at det vil stå igjen om lag 400 kjente skredpunkter i 2014.

Selv om det har vært en positiv nedgang i alvorlige ulykker i vegtrafikken over mange år til tross for økt trafikk, er det fortsatt mye ugjort. I perioden 2004–2009 var det i gjennomsnitt 105 drepte og 300 hardt skadde per år på riksvegnettet. På riksvegnettet er majoriteten av drepte og hardt skadde en konsekvens av møte- og utforkjøringsulykker. Møteulykker er dominerende på veger med høy trafikk, mens utforkjøringsulykker er dominerende på veger med lav trafikk. I perioden 2010–2013 settes det opp midtrekkverk på vel 90 km to- og trefelts veger, samt på vel 50 km firefelts veg. Det resterende behovet for midtrekkverk på veger med ÅDT over 8 000 kjøretøy per døgn er vel 700 km. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet vurderer Statens vegvesen forslag til nye kriterier for bruk av midtrekkverk på veger med lavere trafikk enn ÅDT 8 000.

På riksvegnettet er det nå nærmere 500 tunneler. Summen av hovedløp og ramper utgjør om lag 550 km. Tunnelsikkerhetsforskriften for riksvegnettet stiller krav til sikkerhetsutrustning som skal innfris innen 2019. I tillegg er det store behov for utskifting av utstyr og utbedring av annet teknisk forfall i tunnelene. I 30-årsperioden vil det som følge av trafikkutviklingen bli nødvendig med bygging av tunnellop nummer to på nærmere 90 tunneler med en total lengde på nærmere 70 km.

Døgnhvileplasser er viktige for å gjøre det enklere for yrkessjåførene å overholde bestemmelsene om kjøre- og hviletid, og dermed også trafikksikkerheten. Det totale behovet på riksvegnettet er om lag 55 plasser. Av dette vil det gjenstå etablering av vel 30 plasser etter 2013.

Det er et nasjonalt mål å redusere antall personer utsatt for mer enn 38 dB innendørs støynivå med 30 pst. innen 2020 i forhold til 2005. I perioden 2010-2013 gjennomføres støytiltak som vil bidra til at om lag 1 200 personer (om lag 500 boenheter) får sitt innendørs støynivå redusert til under 38 dB. I 2014 vil fortsatt om lag 18 000 personer som bor langs riksvegnettet utsettes for et innendørs støynivå over 38 dB.

Arbeidet med oppgradering av eksisterende anlegg i tråd med regjeringens visjon om et universelt utformet Norge i 2025 har startet, men det gjenstår mye arbeid. I perioden 2010-2013 blir om lag 800 holdeplasser oppgradert, noe som gjør at det i 2014 vil stå igjen oppgradering av i størrelsesorden 7 000 holdeplasser. For riksvegferjene er det bare 1-3 ferjer som i 2014 ikke tilfredsstillt kravene til universell utforming fullt ut, mens det bare er 2 ferjeleier som er universelt utformet per 2014.

Riksvegnettet om 30 år

Kostnaden på 400-500 mrd kr for å bringe riksvegnettet opp på gjeldende vegnormal viser at det er viktig med langsiktige strategier. Det er dessuten viktig å merke seg at utvidet bruk av midtrekkverk i lys av den pågående vurderingen av kriterier for bruk av midtrekkverk på veier med ÅDT lavere enn 8 000 kjøretøy per døgn ikke inngår i ovennevnte kostnad. Heller ikke de mest kostbare konseptene i pågående utredninger av f eks fjordkrysninger, eller å fjerne hele det tekniske forfallet inngår.

Det antatte ressursbehovet på 400 til 500 mrd. kr i et 30-års perspektiv fordeler seg mellom lavtrafikkerte veier (ÅDT < 4 000 kjøretøy per døgn) og høytrafikkerte veier med henholdsvis 30 pst. og 70 pst. Fordelingen mellom ulike typer prosjekter er omtrent slik:

- Firefelts veier og tiltak i byene: 35 pst.
- To/tre felts veier og tofelts veier: 30 pst.
- Ferjeavløsningsprosjekter: 15 pst.
- Skredsikring, tunnelsikkerhet, teknisk forfall (delvis) og programområder: 20 pst.

Selv om et prosjekt er vist som et mulig tiltak i Stamnettutredningen for riksvegnettet, er det først på et senere tidspunkt at Statens vegvesen tar stilling til om prosjektet bør foreslås realisert eller ikke, eventuelt hvilket konsept som bør foreslås lagt til grunn for gjennomføring av tiltaket. De fleste kostnadstall i utredningen er derfor svært usikre. Potensialet for finansiering med bompenger er beregnet til i størrelsesorden 140 mrd. kr over en 30-års periode.

Dersom alle tiltak i de rutevise utredningene gjennomføres, vil:

- hele riksvegnettet ha gul midtlinje,
- om lag 85 pst. ha bredde på minst 8,5 meter,
- mer enn 1 250 km ha firefelts veg med fysiske midtdelere,
- nesten 700 km ha midtrekkverk på to- og trefelts veier og om lag 750 km vil ha forsterket midtoppmerking,

- omfanget av gang- og sykkelveger være om lag 2 600 km,
- omfanget av kollektivfelt være om lag 250 km
- en svært stor andel av skredutsatte strekninger være utbedret,
- en stor andel av kollektivknutepunktene og holdeplassene være universelt utformet,
- en stor andel av konfliktene mellom riksveg og biologisk mangfold og vann være utbedret
- lover og forskrifter i forhold til forurensning, støy og tunnelsikkerhet være oppfylt.

Tiltakene i stamnettutredningen vil også gi redusert reisetid og reduserte avstandskostnader. Generelt sett knytter det seg stor usikkerhet til disse resultatene. I tillegg til alle konseptvalgutredningene som er under arbeid og de mange ferjeavløsningsprosjektene som ikke er avklart, er det mange andre prosjekter som foreløpig bare er på skissenivå.

Strategien videre må inngå i Nasjonal transportplan 2014–23

I det videre arbeidet med transportetatens forslag til NTP 2014–2023 må det gjøres avveinger mellom mål. Noen mål kan i hovedsak oppnås fullt ut på et tidlig tidspunkt, mens andre mål kun kan oppnås på deler av vegnettet tidlig i perioden. Som grunnlag for dette vil Statens vegvesen ta utgangspunkt i en strategi med tre hovedelementer slik dette er beskrevet i St.meld. nr. 16 (2008–2009):

- Utbygging og utbedring av lavtrafikkerte veger med lav standard.
- Utbygging og utbedring av hovedårer mellom regioner og landsdeler, med vekt på veger med mange ulykker og køproblemer.
- Utbygging av et tjenlig hovedvegnett i byområder, i kombinasjon med andre virkemidler.

Statens vegvesen vil i tiden fram mot levering av forslag til Nasjonal transportplan 2014-23 jobbe videre med en strategi for hvordan utfordringene som skisseres i denne utredningen best kan løses. Det er imidlertid viktig å få tilbakemeldinger på denne utredningen som grunnlag for det videre arbeidet. Vi håper derfor denne utredningen vil legge grunnlaget for en konstruktiv offentlig debatt om utviklingen av riksvegnettet.

1 Innledning

I denne stamnettutredningen presenterer Statens vegvesen analyser og vurderinger av utfordringer og investerings- og vedlikeholdstiltak på riksvegnettet i et langsiktig perspektiv. Stamnettutredningen er utarbeidet med grunnlag i de rutevise utredningene som etatens fem regionvegkontorer har utarbeidet for hver av de 18 rutene som utgjør dagens riksvegnett, samt en sammenstilling for hovedstadsområdet. Alle delrapportene offentliggjøres samtidig med hovedrapporten. .

Hovedfokus for riksvegutredningene er vegnettet utenfor byområdene. Grunnlaget for planfasen med hensyn til prioriteringer i de største byene består av den tverretatlige utredningen for byområdene og relevante konseptvalgutredninger og vedtatte bypakker.

Formålet med riksvegutredningen og de 18 rutevise utredningene er å stimulere til offentlig debatt om utforming av mål og en helhetlig strategi for den langsiktige utviklingen av riksvegnettet, for å sikre et effektivt overordnet vegnett til god nytte for næringsliv og innbyggere samtidig som hensynet til sikkerhet, miljø og tilgjengelighet for alle er godt ivaretatt.

Utredningene og den påfølgende debatt vil være et viktig innspill til arbeidet med revisjon av Nasjonal transportplan. Arbeidet vil føre frem til transportetatens og Avinors forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023 som skal oversendes Samferdselsdepartementet i februar 2012 samtidig som forslaget sendes til fylkeskommunene og storbyene for uttalelse.

Statens vegvesen gjennomførte et tilsvarende utredningsarbeid som del av forarbeidene til St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, ref. Stamvegutredninger datert oktober 2006. Den gangen var arbeidet avgrenset til den delen av riksvegnettet som tidligere var definert som stamveger. Forvaltningsreformen som ble gjennomført med virkning fra 1. januar 2010 har medført at utredningsarbeidet denne gang har omfattet et tillegg på om lag 1 560 km som ikke inngikk i den forrige utredningen.



I løpet av utredningsarbeidet har Statens vegvesen hatt dialog med kommuner, fylkeskommuner og interesseorganisasjoner, samt de andre transportetatene og Avinor.

Denne rapporten inneholder en overordnet beskrivelse av riksvegnettet (størrelse, ruteinndeling, funksjon og trafikk), problembeskrivelse og utfordringer, langsiktige mål, strategier og mulige tiltak for utvikling av riksvegnettet, kostnader, virkninger og en kort oppsummering av de rutevise rapportene i vedlegg 1.

Det er viktig å presisere at stamnettutredningen ikke er en plan der Statens vegvesen tar stilling til prioritering av prosjekter og økonomiske midler. Dette vil etaten vurdere i det videre arbeidet med Nasjonal transportplan med grunnlag i nye retningslinjer fra Samferdselsdepartementet. I det videre arbeidet vil også andre virkemidler enn investeringer og tyngre vedlikehold bli vurdert. Utredningen er holdt på et relativt grovt og overordnet nivå med fokus på problembeskrivelse, mål og strategier og behov for økonomiske ressurser i et langsiktig perspektiv uten å ta stilling til bevilgningstakt eller fordeling mellom ruter og programområder. Virkemidler for å endre transportarbeidet og transportmiddelfordelingen inngår ikke og behov for vegutbygging er i denne omgang ikke sett i sammenheng med for eksempel jernbaneutbygging i samme transportkorridor.

Statens vegvesen har utarbeidet en ITS-strategi (Intelligente Transport Systemer) med tilhørende handlingsplan. Dette vil også ligge til grunn for prioriteringene i forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023. I de rutevise utredningene med et tidsperspektiv på 30 år, er det vanskelig å være konkret i forhold til ITS-løsninger.

Det er også viktig å presisere at selv om rapporten viser mulige tiltak og ressursbehov i et langsiktig perspektiv, så er de fleste kostnadstall svært usikre ettersom majoriteten av tiltak bare har delvis eller ingen planavklaring.





2 Riksvegnettet – overordnet beskrivelse

2.1 Riksvegnettets omfang og ruteinndeling

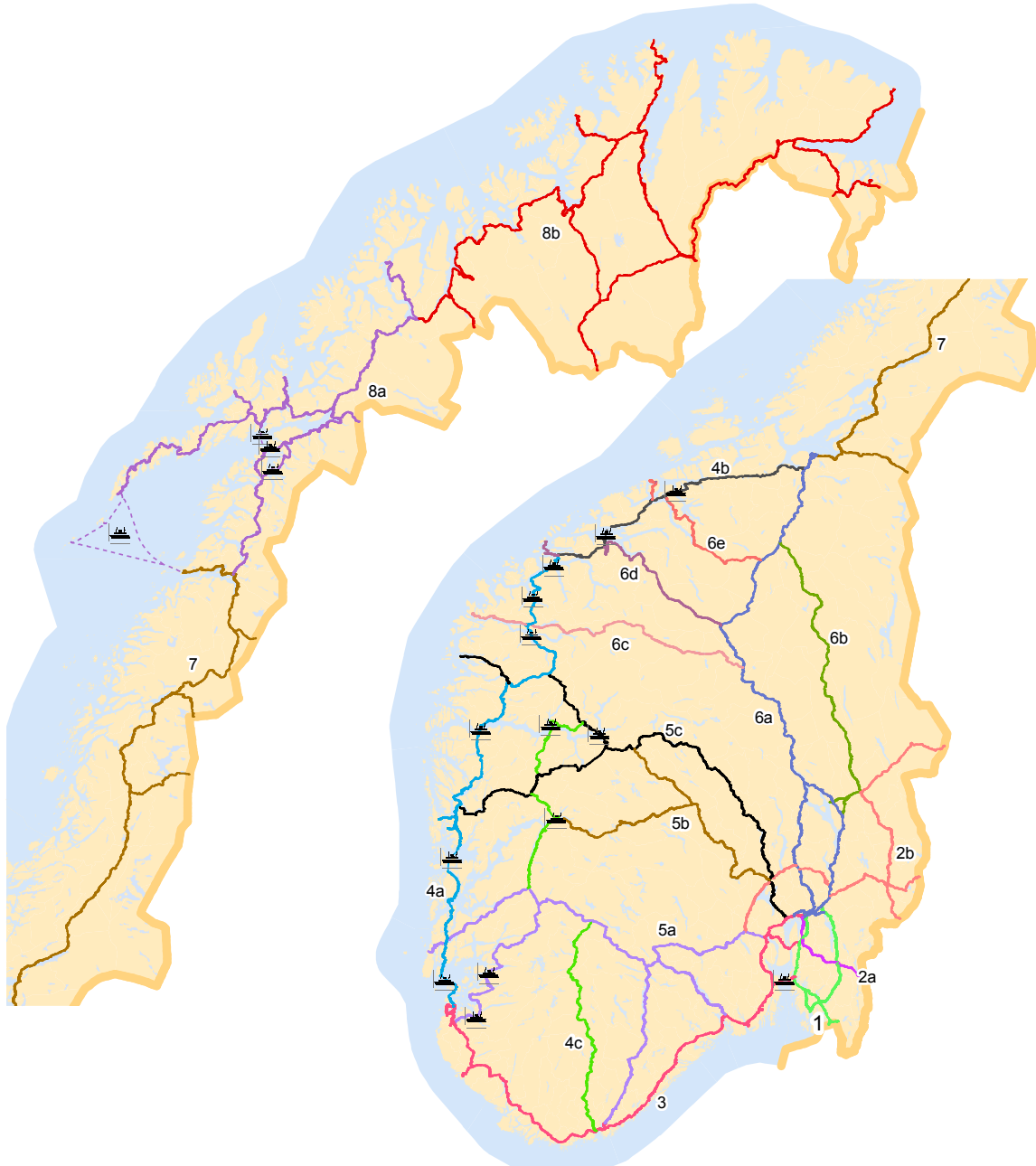
Forvaltningsreformen som trådte i kraft 1. januar 2010 medførte at det vesentligste av det som tidligere var øvrige riksveger med tilhørende ferjesamband ble overført til fylkeskommunene som fylkesveger. Øvrige riksveger som ikke ble overført, har viktige funksjoner som kobling til nasjonale knutepunkter og større byområder, interregionale veger og tilknytning til riksveger i nabolandene.

Korridor 1: Oslo–Svinesund/Kornsjø			338
Rute 1:	E6 Riksgrensen/ Svinesund–Oslo med tilknytninger	338	
Korridor 2: Oslo–Ørje/Magnor			562
Rute 2a:	E18 Riksgrensen/ Ørje–Oslo	100	
Rute 2b:	Rv 2 Riksgrensen/ Magnor–Kløfta og rv 35 Jessheim–Hokksund med tilknytninger	462	
Korridor 3: Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger			871
Rute 3:	E18 Oslo–Kristiansand og E39 Kristiansand–Stavanger med tilknytninger	871	
Korridor 4: Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim			1 318
Rute 4a:	E39 Stavanger–Bergen–Ålesund med tilknytninger	605	
Rute 4b:	E39 Ålesund–Trondheim	270	
Rute 4c:	Rv 9 Kristiansand–Haukeligrend og rv 13/ rv 55 Jøsendal–Voss–Hella–Sogndal	444	
Korridor 5: Oslo–Bergen/ Haugesund med arm via Sogn til Florø			1 973
Rute 5a:	E134 Drammen–Haugesund med tilknytninger	942	
Rute 5b:	Rv 7 Hønefoss–Brimnes og rv 52 Gol–Borlaug	366	
Rute 5c:	E16 Sandvika–Bergen med tilknytninger	666	
Korridor 6: Oslo–Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund			1 847
Rute 6a:	E6 Oslo–Trondheim med tilknytninger	893	
Rute 6b:	Rv 3 Kolomoen–Ulsberg med tilknytninger	314	
Rute 6c:	Rv 15 Otta–Måløy	281	
Rute 6d:	E136 Dombås–Ålesund med tilknytninger	197	
Rute 6e:	Rv 70 Oppdal–Kristiansund med tilknytninger	161	
Korridor 7: Trondheim–Bodø med armer mot Sverige			937
Rute 7:	E6 Trondheim–Fauske med tilknytninger	937	
Korridor 8: Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland			2 553
Rute 8a:	E6 Fauske–Nordkjosbotn med tilknytninger	982	
Rute 8b:	E6 Nordkjosbotn–Kirkenes med tilknytninger	1 571	
Riksvegnettet – total lengde inkl. armer og ramper:			10 398

Merk: Alle tilknytningene er vist i en detaljert oversikt i vedlegg 4.

Tabell 2.1: Riksvegnettet - korridorer, ruter og lengder (km) per januar 2011

Det nye riksvegnettet består av det tidligere stamvegnettet (8 896 km) med 11 ferjesamband og et tillegg av 1 542 km øvrige riksveger med 7 tilhørende ferjesamband og 16 km fylkesveger og kommunale veger. Justert for noen endringer i løpet av 2010, så består riksvegnettet per januar 2011 av 18 ferjesamband og 10 398 km veg inkludert armer og ramper.



Figur 2.1: Riksvegnettet med ruter og ferjesamband per januar 2011

Overføringen av øvrige riksveger til fylkeskommunen utgjør om lag 17 120 km. Per januar 2011 er den totale lengden av det nye fylkesvegnettet om lag 44 300 km.

Den nasjonale infrastrukturen for transport er samlet innenfor 8 transportkorridorer som består av nasjonale ruter og knutepunkter for transport av gods og personer på veg, bane, sjø og luft. Transportkorridorene binder ulike deler av landet sammen og ivaretar tilknytning til transportnettet i naboland og Europa for øvrig. Antall riksvegruter fra stamvegutredningene i 2006 er uendret, men mange ruter har fått flere tilknytninger som følge av forvaltningsreformen.

Riksvegnettet er vist på kart i figur 2.1 og korridorer, ruter og lengder er vist i tabell 2.1. En detaljert beskrivelse med alle tilknytningene er vist i vedlegg 4.

Fire større prosjekter som ferdigstilles frem til utgangen av planperioden 2010–2013 vil medføre en netto utvidelse av riksvegnettet med om lag 13 km og bortfall av to riksvegferjesamband. Endringene er knyttet til ferdigstillelse av E39 Kvivsvegen (pluss 34 km veg og omklassifisering av ferjesambandet E39 Folkestad–Volda), rv 13 Hardangerbrua (minus 3 km veg og avvikling av ferjesambandet rv 13 Brimnes–Bruravik), E6/rv 706 Hovedvegsombygging i Trondheim (minus 6 km veg), rv 80 Røvika–Strømsnes vest for Fauske (minus 6 km veg) og E6 Møllnes–Kvenvik–Hjemmeluft vest av Alta (minus 6 km veg).

Om lag 5 100 km av riksvegnettet (eksklusiv armer og ramper) inngår i TEN-T, det trans-europeiske transportnettet. Dette omfatter E6, E18, E39, rv 23, E16, E14, E10 (kun riksgrensen –x E6), E75 (kun riksgrensen –x E6) og E105. De praktiske konsekvensene er knyttet til rådsdirektiv som er gjort gjeldende gjennom EØS-avtalen, særlig med hensyn til bompenger. EU-kommisjonen har tatt initiativ til å definere et overordnet nett, «core network», og samtidig vurdere behov for eventuelle endringer i det som i dag er definert som TEN-T, «comprehensive network».

2.2 Riksvegnettets funksjon og trafikkmengder

Norge er et langstrakt land med spredt befolkning og lange avstander mellom landsdeler og regioner, samt til de store markedene i Europa. Dette gjør at næringslivet i Norge har høyere transport- og logistikkostnader enn land det er naturlig å sammenligne oss med. Transportpolitikken og utviklingen av infrastrukturen er derfor viktig for å nå målene 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 konkurranseevne, og dermed for et høyt velferds-

nivå. 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.

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

For at stamnettene for de ulike transportformene skal henge sammen på en god måte, er det viktig at riksvegene har gode koblinger med viktige jernbaneterminaler, havner og luft-havner. Behov for eventuelle tiltak for å sikre gode tilknytninger er vurdert i de rutevise utredningene. Behovet for gode tilknytninger til viktige jernbaneterminaler og havner er også omtalt i den tverretatlige utredningen om effektive knutepunkter for godstransport som er gjennomført som en del av utredningsarbeidet for Nasjonal transportplan 2014–2023.

Riksvegnettet utgjør om lag 19 pst. av det samlede riks- og fylkesvegnettet, men står for om lag 53 pst. trafikkarbeidet. Dersom man ser på det samlede offentlige vegnettet med riksveger, fylkesveger og kommunale veger, fordeler trafikkarbeidet seg med henholdsvis 45 pst., 40 pst. og 15 pst. Erfaringer både nasjonalt og internasjonalt viser at det overordnede vegnettet har en sterkere trafikkvekst enn øvrige veger. Dette er et tegn på at riksvegnettet vil få en stadig viktigere funksjon.

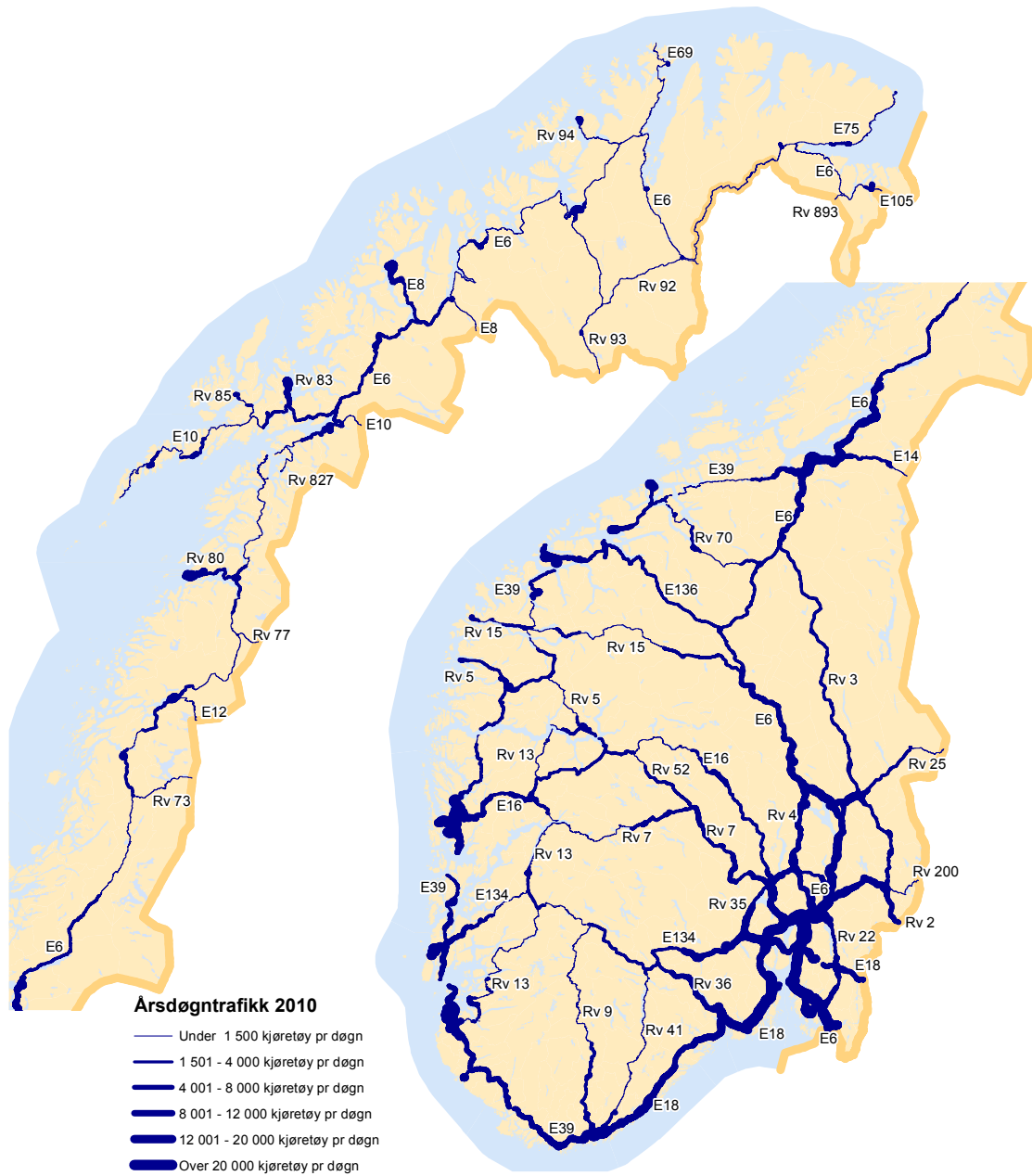
Norge er et tynt befolket land, noe som gjør at den største delen av riksvegnettet har relativt lav trafikk. Som det framgår av tabell 2.2 nedenfor har 69 pst. av riksvegnettet en årsdøgntrafikk (ÅDT) som er lavere enn 4 000 kjøretøy, hvorav halvparten har en ÅDT lavere enn 1 500 kjøretøy. Bare om lag 11 pst. av riksvegnettet har en ÅDT høyere enn 12 000 kjøretøy.

Kartet i figur 2.2 nedenfor viser at det lavtrafikkerte riksvegnettet i hovedsak omfatter mesteparten av E6 i Nord-Norge, men også E39 nord for Bergen, store deler av forbindelsene mellom Vestlandet og Østlandet og de fleste tilknytningene til de ulike riksvegrutene. De riksvegene 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.

ÅDT < 1 500	ÅDT 1 500–4 000	ÅDT 4 000–8 000	ÅDT 8 000–12 000	ÅDT 12 000–20 000	ÅDT > 20 000
3 650 km / 35 pst.	3 550 km / 34 pst.	1 355 km / 13 pst.	730 km / 7 pst.	630 km / 6 pst.	520 km / 5 pst.
7 200 km / 69 pst.		2 085 km / 20 pst.		1 150 km / 11 pst.	

Merk: Tilsvarende tabell fordelt på ruter er vist i vedlegg 2.

Tabell 2.2: Trafikkmengder på riksvegnettet – forventet status per 2014



Figur 2.2: Trafikkmengder på riksvegnettet – per 2010



3 Langsiktig utvikling av riksvegnettet

3.1 Mål

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 redegjør regjeringen for den målstrukturen som ligger til grunn for transportpolitikken. Målstrukturen består av et overordnet mål som gir uttrykk for det grunnleggende formålet med transportpolitikken, fire hovedmål som viser de viktigste innsatsområdene og etappemål for hvert hovedmål som viser hva regjeringen ønsker å oppnå på områder med særskilt fokus i planperioden. For etappemålene er det fastlagt indikatorer for å vise hva som kan oppnås med den ressursinnsats og prioriteringer som regjeringen legger til grunn for planperioden.

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er å:

Tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

Regjeringens fire hovedmål for transportpolitikken er:

- Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.
- Transportpolitikken skal bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.
- Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet.
- Transportsystemet skal være universelt utformet.

Regjeringens etappemål for transportpolitikken i 2010–2019 er at:

- Transporttilbudet og påliteligheten i transportsystemet skal bedres i perioden.
- Reisetider i og mellom regioner skal reduseres i perioden.
- Rushtidsforsinkelser for næringsliv og kollektivtransport i de fire største byområdene skal reduseres i perioden.
- Framkommelighet for gående og syklende skal økes i perioden.
- Avstandskostnader mellom regioner skal reduseres i perioden.
- Antall personer som blir drept eller hardt skadd i vegtrafikken skal reduseres med minst en tredel innen 2020.
- Bidra til at transportsektoren reduserer klimagassutslippene med 2,5–4,0 mill. tonn CO₂ ekvivalenter i forhold til forventet utslipp i 2020.
- Redusere NOx-utslippene i sektoren.
- Bidra til å oppfylle nasjonale mål for lokal luftforurensing og støy.
- Unngå inngrep i viktige naturområder og ivareta viktige økologiske funksjoner.
- Begrense inngrep i viktige kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrket jord.
- Unngå utslipp av olje eller andre miljøfarlige kjemikalier som følge av uønskede hendelser til sjøs.
- Kollektivtransportsystemet skal bli mer universelt utformet i perioden.

Det er forventet at Samferdselsdepartementet vil foreslå noen endringer/justeringer av etappemål og indikatorer som skal legges til grunn for det videre arbeidet med transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023.

3.2 Riksvegnettet i et langsiktig perspektiv

I denne utredningen har Statens vegvesen tatt utgangspunkt i vegnormaler og vurdert hva som skal til for at riksvegnettet skal tilfredsstille disse. I et langsiktig perspektiv på 30 år foreslår Statens vegvesen at riksvegnettet skal kunne beskrives slik:

- Trafikksikkerheten på riksvegnettet har blitt betydelig bedre gjennom en sterk satsing på ulike virkemidler, særlig på virkemidler som har bidratt til å redusere antall ulykker og skadeomfang av møte- og utforkjøringsulykker.
- Riksveger utenfor byer og tettsteder med ÅDT over 12 000 kjøretøy per døgn og fartsgrense 80 km/t eller mer har fire eller flere kjørefelt og midtrekkverk.
- Riksveger utenfor byer og tettsteder med ÅDT mellom 8 000 og 12 000 kjøretøy per døgn og fartsgrense 80 km/t eller mer har to kjørefelt, forbikjøringsfelt og midtrekkverk.
- Riksveger utenfor byer og tettsteder med ÅDT mellom 4 000 og 8 000 kjøretøy per døgn og fartsgrense 80 km/t eller mer har to kjørefelt med forsterket midtoppmerking.
- Riksveger utenfor byer og tettsteder med ÅDT lavere enn 4 000 kjøretøy per døgn og fartsgrense 80 km/t eller mer har en vegbredde på 8,5 meter med unntak for strekninger i kostbart og sårbart terreng hvor det kan gis dispensasjon for smalere veg.
- Teknisk forfall på riksvegnettet er eliminert og vil ikke oppstå igjen fordi vi har et riktig nivå på drift og vedlikehold.
- Minste fri høyde på riksvegnettet er 4,2 meter.
- Tunneler på riksvegnettet har god sikkerhet i henhold til forskrifter og vegnormaler.
- Ferjesamband i riksvegnettet har et tilbud som dekker behovene til trafikantene, næringslivet og samfunnet på en tilfredsstillende måte.
- Det er ingen punkter på riksvegnettet med høy eller middels risiko for skred. For punkter med lav risiko er det som minimum etablert gode systemer for varsling og stenging ved skredfare.
- Det er svært få punkter/strekninger på hovedårene mellom regioner og landsdeler som oppfattes av næringslivet som flaskehals for tungtransporten.
- Riksvegnettet har gode koblinger til godsknutepunkter av nasjonal betydning som sikrer størst mulig overføring av godstransporten til tog og båt.
- Det er etablert døgnhvileplasser for tungtransporten, rasteplasser, stopplommer og kjettingplasser i henhold til gjeldende retningslinjer som bidrar til økt sikkerhet for alle trafikantgrupper.
- Det er etablert kontrollstasjoner og kontrollplasser i et omfang som sikrer et tilfredsstillende kontrollnivå for alle kjøretøygrupper.

- Det er et godt tilbud langs riksvegnettet for alle grupper av gående og syklende og et sammenhengende hovedvegnett for gående og syklende i byer og tettsteder.
- Kollektivtrafikken i byer og tettsteder har god fremkommelighet og kapasitet som har medført styrket konkurranseflate mot personbil. I storbyene er dette oppnådd gjennom mange ulike virkemidler, blant annet etablering av sammenhengende hovednett for kollektivtrafikken med god framkommelighet.
- Krav til godt miljø langs riksvegnettet er ivaretatt i henhold til nasjonale mål.
- Miljøforbedringer i tettsteder og ved viktige natur- og kulturområder er i hovedsak gjennomført.
- Nasjonale turistveger og kulturminner i Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner er ivaretatt gjennom årlig drift og vedlikehold.
- Riksvegnettet er sikret tilgjengelighet for alle gjennom universell utforming av alle viktige elementer i henhold til nasjonale krav.
- Alle grupper av kollektivtrafikanter har tilgang til gode holdeplasser og effektive knutepunkter.

3.3 Forholdet mellom de transportpolitiske målene og vegnormalene

Med dagens vegnormalstandard menes krav til mange ulike elementer som i hovedsak er gitt i Håndbok 017 Veg- og gateutforming. De mest sentrale kravene er knyttet til bredde, antall kjørefelt, skille mellom kjøreretningene, horisontal- og vertikalkurvatur, stigninger, fri høyde, krysstype, forbikjøringsmuligheter, sikt, sidevegsløsninger, tilrettelegging for gående og syklende, belysning, rekkverk og utforming av vegens sidearealer. Vegnormalene blir revidert ved jevne mellomrom. Utredningene har tatt utgangspunkt i dagens versjon samt et høringsutkast for en revidert normal for kap D Utbedring av eksisterende veg.

I kapittel 4 vurderes gapet mellom dagens standard og vegnormalene innenfor hvert av målene i målstrukturen.



4 Problembeskrivelse og utfordringer

I dette kapitlet gjøres det rede for status og utfordringer innenfor de fire hovedmålene framkommelighet, sikkerhet, miljø og universell utforming, samt teknisk forfall. Hensikten er å danne et bilde av hvor langt vi har kommet i utviklingen av riksvegnettet og hvilke utfordringer som gjenstår å løse for å få et velfungerende riksvegnett. Dette gir et grunnlag for å drøfte mål, strategier og tiltak og behov for økonomiske ressurser i et langsiktig perspektiv.

Det er helt avgjørende for alle de transportpolitiske målene at drift og vedlikehold utføres på en god måte. Over tid har det utviklet seg et betydelig teknisk forfall (vedlikeholdsetter-slep) på riksvegnettet. Hovedårsaken til dette er at bevilgningsnivået til vedlikehold over tid har vært lavere enn det faktiske behovet. De senere årene har en i tillegg opplevd en betydelig prisvekst i driftskontraktene, noe som har bidratt til en ytterligere økning i forfallet. Det er en utfordring å tallfeste det fremtidige behovet for midler til drift og vedlikehold. I tillegg til det ordinære behovet for midler til drift og vedlikehold kommer kostnadene for å fjerne forfallet som allerede eksisterer på riksvegnettet. Dette er også utfordrende å tallfeste, da kostnadene henger nøye sammen med hvilken strategi som velges for å fjerne forfallet.

Det er igangsatt egne utredninger for å beregne behov til drift og vedlikehold, samt å forbedre anslaget for hvor mye det vil koste å fjerne forfallet på riksvegnettet. Resultatet av dette arbeidet vil bli dokumentert i egne rapporter som vil ligge til grunn for forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023. Arbeidet omfatter også bruer og tunneler på fylkesvegnettet. I de rutevise utredningene er det først og fremst gjort vurderinger av tiltak i forhold til avvik fra standard i vegnormalene og ikke i forhold til teknisk forfall. Der det foreslås tiltak kan det imidlertid også inngå tiltak som fjerner forfallet.

Basert på en grov vurdering vil om lag 82 pst. av riksvegnettet fortsatt mangle vegnormalstandard ved inngangen til planperioden 2014–2023. Samtidig skjer det hele tiden en utvikling av vegnormalene noe som gjør at vi aldri vil ha et vegnett som fullt ut tilfredsstillende til enhver tid gjeldende vegnormal. Den beste standarden finner vi på rutene 1, 2a, 3 og 6a der manglende vegnormalstandard varierer fra 47 til 58 pst. For rute 1 er det først og fremst tilknytningene som har for dårlig standard, mens det for rute 2a, 3 og 6a fortsatt mangler en del på E18 og E6 for å oppnå vegnormalstandard. E39 har gjennomgående dårlig standard. For halvparten av rutene mangler det fortsatt vegnormalstandard på så mye som fra 90 til 99 pst. av rutene. For mer detaljer vises det til utredningsrapportene for de enkelte rutene.

4.1 Framkommelighet

I tillegg til trafikkikkerhet, miljø og universell utforming er framkommelighet og regional utvikling et viktig satsingsområde for regjeringens transportpolitikk. Målet er bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret. For planperioden

2010–2019 har regjeringen satt opp fem etappemål som gir uttrykk for hva som skal vektlegges i perioden. Etappemålene omfatter bedre transporttilbud og pålitelighet i transportsystemet, reduserte reisetider i og mellom regioner, reduserte rushtidsforsinkelser for næringsliv og kollektivtransport i de fire største byområdene, bedre framkommelighet for gående og syklende og reduserte avstandskostnader mellom regionene.

Dette kapittelet oppsummerer de rutevise utredningene med hensyn til hvilke utfordringer som gjenstår å løse innenfor en hel rekke tema som er viktig for god framkommelighet og regional utvikling. For mange tema er det angitt gjenstående behov. Dette gir uttrykk for hvilke tiltak som Statens vegvesen mener bør gjennomføres for å følge opp Regjeringens hovedmål for transportsektoren.

4.1.1 Fartsgrenser og reisetider

Tabell 4.1 nedenfor viser at 24 pst. av riksvegnettet (om lag 2 500 km) har fartsgrense lavere enn 80 km/t. Rutene med de høyeste andelene redusert fartsgrense er 3, 4a, 5a og 6e med 31–33 pst., og rutene med de laveste andelene er 5b, 6b og 8b med 15–20 pst. På 11 pst. av riksvegnettet (om lag 1 150 km) er fartsgrensene 90 eller 100 km/t.

Den største andelen med reduserte fartsgrenser er på strekninger med randbebyggelse (60 km/t) og på strekninger med mange ulykker (70 km/t). Tallene viser at det fortsatt er en relativt stor andel av riksvegnettet der trafikken påfører bomiljøene store miljøulempere og en opplevelse av utrygghet. En såpass stor andel av vegnettet med reduserte fartsgrenser viser også et potensial for reduksjon av reisetider og avstandskostnader av hensyn til næringstransportene.

50 km/t og lavere	60 km/t	70 km/t	80 km/t og høyere
5 pst.	10 pst.	9 pst.	76 pst.

Merk: Tilsvarende tabell fordelt på ruter er vist i vedlegg 2.

Tabell 4.1: Fartsgrenser fordelt på andeler av riksvegnettet per 2010

Statens vegvesen har utarbeidet nye kriterier for fastsettelse av fartsgrenser for å bedre sikkerheten på ulykkesutsatte strekninger med stor trafikk. I påvente av en detaljert gjennomgang av vegnettet er det beregnet at fartsgrensen vil bli satt ned fra 80 til 70 km/t på om lag 400 km riks- og fylkesveger og fra 90 til 80 km/t på om lag 70 km. Det er beregnet at tiltaket vil redusere antall drepte og hardt skadde med i størrelsesorden 10 personer per år. Hovedtyngden av endringene vil finne sted på riksvegnettet, noe som vil føre til at andelen riksveger med fartsgrense lavere enn 80 km/t vil øke fra 24 pst. til om lag 27 pst.

Tabell 4.2 viser beregnede reisetider i 2009 på et utvalg reiseruter. Beregnede reisetidsgevinster som følge av tiltak som er prioritert i 10-årsperioden i St.meld. nr. 16 (2008–2009)

Kjørerute	Reisetider 2009	Reisetidsgevinster basert på tiltak i perioden 2010–2019 (St.meld. nr. 16 (2008–2009))	Reisetidsgevinster basert på tiltak i perioden 2010–2040 (Stamvegutredningen 2006)
E18 Oslo–Kristiansand	301	10	25
E39 Kristiansand–Stavanger	241	16	35
E39 Stavanger–Bergen	289	8	65
E39 Bergen–Ålesund	440	34	50
E39 Ålesund–Trondheim	367	14	30
E6/ rv 80 Trondheim–Bodø	682	17	40
E6 /rv 80/E8 Bodø–Tromsø	561	32	45
E6/ E8 Tromsø–Alta	381	24	15
E6 Alta–Kirkenes	468	0	2
E6 Oslo–Trondheim	502	32	55
E6/ rv 3 Oslo–Trondheim	460	22	35
E6/ E136 Oslo–Ålesund	530	38	65
E16 Oslo–Bergen	503	15	45
E16/ rv 7/52 Oslo–Bergen	491	26	60
E134 Oslo–Haugesund	446	25	50
E18 Oslo–Ørje	88	6	10

Tabell 4.2: Beregnede reisetider og reisetidsgevinster på utvalgte kjøreruter (minutter)

Nasjonal transportplan 2010–2019 og mulige tiltak i et 30-års perspektiv, jf Stamvegutredningen 2006, viser at det er et stort potensial for å redusere transportkostnadene ved å legge flere riksveger utenom byer, tettsteder og randbebyggelse, innkortinger av vegnettet, ferjeavløsninger og utbedring/ombygging av veger med dårlig vegbredde og vanskelige kurvatur- og stigningsforhold.

4.1.2 Vegbredde

Vegnorsmalens minstekrav til vegbredde på riksvegnettet er 8,5 meter når fartsgrensen er 80 km/t eller høyere. I kostbart og sårbart terreng kan det gis dispensasjon for 7,5 meter vegbredde. Så mye som om lag 6 900 km tilfredsstillende ikke minstekravet på 8,5 meter, dvs. om lag 66 pst. av dagens riksvegnett. På rute 4a, 4c, 5a, 5b, 6c, 6d og 8b har mer enn 80 pst. av vegnettet vegbredde under 8,5 meter, mens nesten hele rute 2a har vegbredde over 8,5 meter. I tillegg har mer enn 60 pst. av vegnettet på rute 1, 2b, 3, og 6a vegbredde over 8,5 meter. Det er viktig å påpeke at for noen av vegene som i dag er smalere enn 8,5 meter, så er vegnormalens krav til vegbredde høyere enn 8,5 meter. Dette gjelder i hovedsak veger med ÅDT 4 000–8 000 kjøretøy der kravet til vegbredde er 10 meter med forsterket midtoppmerking.

For det lavtrafikkerte vegnettet er det et satsingsområde for regjeringen å utbedre standar-

den på de aller smaleste vegene, jf. St.meld. nr. 16 (2008-2009). Dette er den såkalte «gul midtlinje-strategien» ettersom disse vegene mangler gul midtlinje fordi de er smalere enn 6 meter. I henhold til retningslinjene for oppmerking av veger kan ikke gul midtlinje merkes opp når asfaltert vegbredde er mindre enn 6 meter og når en strekning med 6 meter asfaltert vegbredde eller mer er kortere enn om lag 4 km. De sistnevnte delstrekningene inngår i tallet for manglende gul midtlinje ettersom de normalt bare er noe bredere enn 6 meter og følgelig vil de inngå i et tiltak for breddeutvidelse.

Vegbredde < 8,5 meter (km)	Gul midtlinje mangler *) (km)
6 908	1 666

Merk: Tilsvarende tabell fordelt på ruter er vist i vedlegg 2.

*) Inngår i den lengden som har vegbredde < 8,5 meter.

Tabell 4.3: Vegbredde – status per 2014

I løpet av perioden 2010–2013 er det planlagt gjennomført utbedringer som vil medføre at omfanget av riksveger som ikke har gul midtlinje vil bli redusert med 125 km. Ved inngangen til 2014 vil det stå igjen vel 1 660 km riksveg uten gul midtlinje. De største manglene finner vi på rute 8b med om lag 640 km, mens det på rutene 4c, 5a, 5c, 7 og 8a varierer fra om lag 130 til 180 km.

Lengden av riksvegstrekninger som mangler gul midtlinje per 2014 er høyere enn de 1 240 km som ble omtalt som status per 2010 i St.meld. nr. 16 (2008–2009). Dette skyldes at den delen av dagens riksvegnett som er en utvidelse i forhold til det tidligere «stamvegnettet» ikke inngikk i tallene i Stortingsmeldingen.

I løpet av perioden 2010–2013 er det planlagt åpnet 54 km firefelts veger hvilket vil resultere i at riksvegnettet per 1.1.2014 har om lag 540 km med firefelts veger. Dette er om lag 500 km mindre enn lengden av det vegnettet som vil ha ÅDT høyere enn 12 000 kjøretøy per døgn i 2014.

4.1.3 Tungtransport

Det er et viktig mål å fjerne flaskehals i vegnettet som påfører næringsliv og forbrukere økte kostnader som følge av økte kjørekostnader for tungtransporten. I tillegg er det viktig å sikre gode tilknytninger mellom de ulike transportformene slik at vi får en bedre fordeling av godstransporten mellom veg, bane, sjø og luft.

Staten er ansvarlig for vegtilknytningene til stamnetthavner der landverts tilknytning er viktig (25 av de totalt 31 stamnetthavnene), inkludert de fem utpekte havnene i henhold til klassifiseringen i den nye havne- og farvannsloven (Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen og Tromsø). I tillegg er staten ansvarlig for vegtilknytning til intermodale jernbaneterminaler (12) og nasjonale lufthavner (18).

En tverretatlig utredning om effektive knutepunkter for godstransporten er gjennomført med blant annet innspill fra regionvegkontorenes arbeid med de rutevise utredningene, jf hovedrapporten for utredningsfasen for NTP 2014–2023 datert februar 2011. Utredningen omfatter de 12 intermodale jernbaneterminalene, samt 14 tilgrensende stamnetthavner inkludert de 5 utpekte havnene.

Det fremgår av den tverretatlige utredningen at det kan bli aktuelt med ny lokalisering for Bergen havn og Nygårdstangen kombiterminal, Moss havn, Drammen godsterminal, Grenland havn og Breivikterminalen, Trondheim havn og Brattøra jernbaneterminal. Spørsmålet om ny lokalisering og tilknytninger vurderes i pågående arbeid med konseptvalg-utredninger (KVU).

For de andre havnene og terminalene har den tverretatlige utredningen identifisert behov etter 2013 for større og mindre tiltak på vegtilknytningene som kort kan oppsummeres slik:

- Alnabruterminalen, Oslo (Adkomster via Alfasetveien mot henholdsvis rv 163 Østre Aker vei og E6 ved Trosterudkrysset vil bli oppgradert i perioden 2010-2013. Utredninger pågår med hensyn til ønske om etablering av adkomst fra rv 4 (Fossumdiagonalen) og mulig direkteadkomst fra sørlige deler av Alnabruterminalen til E6.)
- Hjortnesterterminalen, Oslo (Ved eventuell utvidelse kan det bli aktuelt med ny adkomst.)
- Borg havn, Øra og Rolvsøyterminalen, Fredrikstad (Oppgradering av rv 111 til firefelts veg.)
- Drammen havn og godsterminal (På kort sikt må kapasitetsproblemer mot havna løses, og på lang sikt kan det bli aktuelt med ny adkomst avhengig av ny lokalisering av godsterminalen.)
- Larvik havn (Framkommelighetsproblemer i krysset mellom rv 40/fv 303.)
- Grenland havn (På kort sikt er det behov for utbedring av kryss ved Breivikterminalen og vegen mot industriområdene i Bamble, og på lang sikt endret adkomst avhengig av ny lokalisering.)
- Vestre havn, Kristiansand (E18 Gartnerløkka–Hannevikdalen i 2014-2019 vil gi god atkomst og behandles i KVU.)
- Langemyr jernbaneterminal, Kristiansand (Bedre kryssforbindelser til rute 3.)
- Risavika havn, Stavanger (Bedre adkomst via rv 509/510 Sømmevågen–Tjensvollkrysset.)
- Ganddal kombiterminal, Stavanger (Bedre adkomst til E39 mot sør.)
- Mo kombiterminal, Mo i Rana (Behov for noen kryssutbedringer.)
- Bodø havn og godsterminal (Behov for bedre adkomst fra rv 80.)
- Narvik kombiterminal (Behov for mindre tiltak med hensyn til kryssområder og trafiksikkerhet.)
- Breivika havn, Tromsø (Dårlig adkomst og arealknapphet – behov for omlegging av riksvegen.)

Behov for tiltak på vegtilknytningene til de øvrige 11 stamnetthavnene der landverts vegtilknytning er viktig og de 18 nasjonale lufthavnene er vurdert i de rutevise utredningene.

Framkommelighetsproblemer i vegnettet som kan ha negative konsekvenser for tungtransporten kan omfatte følgende forhold:

- Ferjesamband
- Randbebyggelse
- Vegbredde
- Køddannelser i de største byene
- Kurvatur og stigninger
- Naturgitte forhold (høyfjell, skred og føreforhold)
- Høydebegrensninger
- Trafikkhendelser
- Vekt- og lengdebegrensninger
- Vegarbeid

Statens vegvesen legger til grunn at ferjesamband som ikke tilfredsstiller servicemålene i St.meld. nr. 16 (2008–2009) kan anses som en flaskehals for tungtransporten. Tilbudet økes gradvis og status per 2014 er beskrevet i kapittel 3.2.5. De største avvikene ligger på de trafikksvake sambandene.

I hvilken grad et ferjesamband fremstår som en flaskehals vurderes ulikt. Lange overfartstider kan ofte oppfattes som en stor ulempe for tungtransporten, samt frekvenser på 30 minutter som gir økte tidskostnader som følge av ventetiden mellom to avganger.

Riksvegstrækninger som er smalere enn 6 meter (mangler gul midtlinje) er flaskehals for tunge kjøretøy. Selv om mange av disse strækningene ligger på den lavtrafikkerte delen av riksvegnettet, så ligger en stor andel av disse på ruter med mye tungtransport. En utbedring av disse strækningene vil derfor ha stor betydning. Også veger med vegbredde fra 6 til 7 meter kan fremstå som flaskehals som fører til økte kjøretider for tunge kjøretøy, særlig i kombinasjon med dårlig vertikal- og horisontalkurvatur og store trafikkmengder.

Horisontalkurver med radius mindre enn 50 meter er en flaskehals for tungtransporten. Også kurver med radius mindre enn 150 meter i kombinasjon med andre kurver, smal veg og bratte stigninger innenfor en strækning på 1 km kan fremstå som flaskehals. Enkeltstående stigninger brattere enn 3, 4 og 6 pst. anses som flaskehals når disse er lengre enn henholdsvis 2 km, 1 km og 0,5 km.

Rutene 2a, 6a og 6b har ingen flaskehals relatert til vegbredde, horisontalkurvatur og stigninger, mens rutene 5a, 7 og 8a har det største omfanget. For mer informasjon vises til delrapportene for de rutevise utredningene.

Vegnormalens krav til fri høyde ved bygging av ny veg er 4,5 meter. Dersom fri høyde er lavere skal det skiltes. I EU er det innført en bestemmelse som gjør at kjøretøy med høyde over 4,0 meter kan avvises ved grensekryssing mellom EU-land. EU vurderer å innføre et krav om 4,0 meter maksimal høyde ved registrering av kjøretøy. Vegdirektoratet har gjennomført en høring der høringsinstansene har uttalt seg til to ulike alternativer til høydebegrensning ved registrering av kjøretøy, henholdsvis 4,0 og 4,2 meter. Transportnæringen ønsker primært ingen høydebegrensning på kjøretøy, men synes å kunne akseptere 4,2 meter. Inntil en eventuell forskriftsendring er vedtatt av Samferdselsdepartementet legges det til grunn at fri høyde på riksvegnettet lavere enn 4,2 meter er å oppfatte som en flaskehals for tungtransporten.

Fri høyde < 4,2 meter		
Underganger/bruer	Tunneler	
antall	antall	km
10	10	20,3

Merk: Tilsvarende tabell fordelt på ruter er vist i vedlegg 2.

Tabell 4.4: Begrensninger med hensyn til fri høyde per 2014

I løpet av perioden 2010-2013 vil det bli gjennomført tiltak som fjerner 8 flaskehals på riksvegene med hensyn til fri høyde. Ved inngangen til 2014 vil vi stå igjen med 20 flaskehals fordelt på 10 tunneler og 10 underganger og bruer fordelt på 7 ulike ruter.

Det er ingen restriksjoner i riksvegnettet med hensyn til totalvekt på 50 tonn. Med hensyn til aksellast (10 tonn) og lengde (19,5 meter) er det i dag restriksjoner kun på tre riksvegstrækninger. Problemet med aksellast- og lengdebegrensning på rv 13 øst for Sandnes vil falle bort ved åpningen av Ryfast. De to andre strækningene, Stalheimskleiva på arm til E16 og arm fra E8 til Ramfjordnes sør for Tromsø, har ingen betydning for tungtransporten.

Det er fortsatt store begrensninger i riksvegnettet for modulvogntog (inntil 25,25 meters lengde og 60 tonn totalvekt), tømmertransporter (inntil 22 meters lengde og 56 tonn totalvekt), mobilkraner og spesialtransporter. For modulvogntog har Samferdselsdepartementet bedt Statens vegvesen sende ut på høring et forslag til utvidelse av prøveordningen som startet opp i 2008. Ordningen foreslås forlenget frem til 2016 og lengden av riksveger som inngår foreslås økt fra 400 til 2 040 km. Forslag til utvidelse av vegnettet som kan benyttes av tømmertransporter, mobilkraner og spesialtransporter opp til 100 tonn totalvekt vil bli vurdert i det videre arbeidet med transportetatens forslag til NTP 2014–2023.

Forsinkelser for tungtransporten på vinterstid er knyttet til vanskelige føreforhold i korte perioder i forbindelse med værslag, spesielt på høyfjellsstrækningene og på skredut-

satte strekninger. For omtale av skred vises det til omtalen i kapittel 4.2.6 om skredsikring.

Selv tunge kjøretøy med god dekkutrustning vil under vanskelige vær- og føreforhold ha behov for å legge på kjettinger i forbindelse med stigninger og høyfjellsoverganger. Det er lagt godt til rette for dette, men for å sikre et fullgodt tilbud er det behov for om lag 20 nye kjettingplasser fordelt på rutene 2b, 5c, 6c og 8a.

Strekninger utenfor byene (tettsteder og randbebyggelse) med nedsatt fartsgrense over en strekning på mer enn om lag 4 km anses som en flaskehals for tungtransporten. Kapittel 4.2.1 om fartsgrenser gir en god indikasjon på omfanget av tettsteder og randbebyggelse som bidrar til økte kjøretider for tungtransporten. Vi har ikke laget en oversikt over hvor mange strekninger som kan sies å være en flaskehals i henhold til definisjonen.

Køddannelser som skaper forsinkelser for tungtransporten er først og fremst et problem i de fire storbyområdene, særlig i Oslo/Akershus og Bergen.

4.1.4 Kollektivtrafikk

Et av etappemålene i St. meld. nr. 16 (2008–2009) NTP 2010–19 omhandler Regjeringens satsing på kollektivtransport: Rushtidsforsinkelser for næringsliv og kollektivtransport i de fire største byområdene skal reduseres i perioden. Det framgår av Stortingsmeldinga at det skal satses sterkere på gode kollektivløsninger i byene og pendlingsomlandene rundt disse.

Strategien innebærer at andelen reiser med kollektivtransportmidler skal økes, samtidig som veksten i biltransporten dempes. Dette skal oppnås ved å overføre personreiser, spesielt i rushtiden, fra personbil til kollektivtransport, sykling og gange. For Oslo spesielt har departementet fastlagt et mål om å øke hastigheten på de viktigste kollektivrutene med 20 pst.

Regjeringen mener at følgende tiltak for å øke konkurransevnen til kollektivtransporten i forhold til personbilen vil bidra til en slik omlegging i planperioden:

- Tilrettelegge for kollektivtrafikk på veg ved å satse på knutepunkter, kollektivfelt, signalprioritering, teknologi for sanntids styringssystemer langs vegkant, trafikkregulering og holdeplasztiltak.
- Arbeide for at busstransporten sikres god framkommelighet fram til kollektivterminaler og knutepunkter med mest mulig gjennomgående kollektivfelt og aktiv trafikkregulering. Dette burde det tas hensyn til ved utbygging av nye vegprosjekter og i bypakker.
- Økt bruk av restriktive tiltak som begrenser bilbruken.
- Sikre gode kollektivløsninger i distriktene.

Ulike tiltak for økt framkommelighet på hovedvegnettet inn mot byene er de viktigste tiltakene Statens vegvesen rår over for å nå målene.

I henhold til statens vegvesens handlingsprogram 2010–2013 skal det bygges 9 km kollektivfelt i perioden 2010–2013. I tillegg skal det gjennomføres flere større vegprosjekter og mange mindre tiltak som vil bidra til økt framkommelighet for kollektivtrafikken.

Med grunnlag i de vurderinger som er gjort i de rutevise utredningene er det anslått at det er behov for å bygge vel 200 km kollektiv- og sambruksfelt på riksvegnettet. Pågående konseptvalgutredninger i byområdene kan medføre endringer i dette behovet.

I tillegg til bygging av kollektivfelt inneholder de rutevise utredningene en problembeskrivelse for kollektivtrafikken og hvilke andre tiltak som vurderes som nødvendig å gjennomføre. Det viktigste grunnlaget er de analyser og vurderinger som gjøres i konseptvalgutredningene for de fire storbyene.

De viktigste tiltakstypene som nevnes i de rutevise utredningene, særlig for byer og omkringliggende områder, er:

- Gjennomgående kollektivprioritering, fortrinnsvis i form av kollektivfelt.
- Opprusting av holdeplasser og kollektivknutepunkter langs riksvegnettet, særlig med hensyn til universell utforming og informasjon (ITS).
- Bedre tilgjengelighet/overgangsmuligheter fra riksvegnettet til viktige knutepunkter med godt tilbud for tog og t-bane.
- Sykkelparkering og mindre tiltak for innfartsparkering for bil ved knutepunkter langs riksveg.

Ekspressbussene har stort sett de samme framkommelighetsproblemene som kollektivtrafikken i de fire storbyene. I tillegg er det behov for oppgradering av en del knutepunkter og omstigningsplasser som er særlig viktig for ekspressbussene.

I den tverretatlige utredningen for effektive knutepunkter for persontransporten, jf hovedrapporten for utredningsfasen for NTP 2014–2023 datert februar 2011, er det anbefalt at fylkeskommunene gis et ledende ansvar for identifisering av et regionalt nett av knutepunkter og prioritering av hvilke som er viktigst. Det er foreslått at dette gjøres i det videre arbeidet med Nasjonal transportplan og at dette også må lede frem til en avklaring av statens ansvar for knutepunktsutvikling.

4.1.5 Ferjesamband

Ved inngangen til planperioden 2014–2023 vil vi stå igjen med 16 ferjesamband på riksvegnettet etter at sambandet rv 13 Bruravik–Brimnes blir lagt ned når Hardangerbrua åpnes for trafikk i 2013 og sambandet E39 Folkestad–Volda sannsynligvis blir omklassifisert til fylkesvegferjesamband når Kvivsvegen åpnes for trafikk i 2013. Informasjon om riksvegferjesamband per 2014 er vist i tabell 4.5.

Rute	Ferjesamband	Ferjer ¹⁾ (antall/pbe)	ÅDT ^{2) 3)} (pbe)	Frekvens		Tidsrom stiv frekv (timer)	Åpnings- tid hver- dager (timer)	Ser- vice- nivå ³⁾ (pst.)
				Av- ganger (antall) ¹⁾	Inter- vall (min)			
3	Rv 19 Moss–Horten	1x106 + 3x200	8 225	40	30	16	19	¹⁾ 94
4a	E39 Mortavika–Arsvågen	1x240 + 2x212	6 309	39	30	16	24	98
	E39 Sandvikvåg–Halhjem	3x212	4 305	35	30	15	24	98
	E39 Oppedal–Lavik	1x115 + 1x112	2 581	36	30	14	24	98
	E39 Anda–Lote	1x120	2 088	37	30	17	24	98
	E39 Festøy–Solavågen	2x115	2 612	42	30	13	24	¹⁾ 97
4b	E39 Vestnes–Molde	3x128	3 696	37	30	13	24	98
	E39 Kanestraumen–Halsa	2x70	1 438	37	30	13	24	¹⁾ 95
4c	Rv 13/55 Vangsnes–Hella –Dragsvik	1x77 + 1x72	1 162	23	30–65	—	19	97
5a	Rv 13 Nesvik–Hjelmeland	1x85	670	28	30–105	—	19	97
	Rv 13 Oanes–Lauvik	1x110	1 841	36	30	18	19	97
5c	Rv 5 Fodnes–Mannheller	1x98 + 1x81	2 697	54	20	14	24	98
8a	E6 Bognes–Skarberget	1x120	673	15	70–125	—	24	93
	Rv 827 Drag–Kjøpsvik	1x120	458	9	120	8	15	96
	Rv 85 Bognes–Lødingen	2x89	863	11	50–120	—	24	98
	Rv 80 Bodø–Moskenes– Værøy–Røst	1x50	278	1	—	—	—	98
	Rv 80 Bodø–Moskenes	1x72		2				

¹⁾ Ferjemateriell og åpningstider er oppdatert for endringer i 2011 og 2012 for sambandene Moss–Horten (en ekstra ferje), Mortavika–Arsvågen (en ekstra ferje), Festøy–Solavågen (utskifting av to ferjer) og Kanestraumen–Halsa (utskifting av to ferjer). Det forventes at disse endringene fører til at andelen kjøretøy som kommer med ønsket avgang øker til 98 pst. eller bedre.

²⁾ PBE angir antall kjøretøy per døgn omregnet til personbilenheter avhengig av lengden. Eksempelvis er et vogntog på 19 meter 10,7 pbe.

³⁾ Tallene er basert på statistikk for 2009.

Tabell 4.5: Riksvegferjesambandene – informasjon basert på ordinær drift (vinterperioden)

Med forbehold om Stortingets godkjenning av finansieringsopplegg for Ryfylkes fastlandsforbindelse (Ryfast), er det lagt frem et forslag til omklassifisering for deler av rv 13 som blant annet innebærer at riksvegferjesambandet rv 13 Oanes–Lauvik sannsynligvis blir avviklet.

Nye standardkrav for ferjedriften ble fastlagt i St.meld. nr. 16 (2008–2009) NTP 2010–2019, jf tabell 4.6. Ettersom eksisterende ferjekontrakter er utlyst før den nye standarden ble innført, er det bare 5 samband som vil tilfredsstille den nye standarden ved inngangen til planperioden 2014–2023. For 5 andre samband vil det bare være små avvik når man ser bort fra

kravet til tidsrom med stiv frekvens som kan fravikes ut fra en total vurdering av tilbudet i det enkelte samband.

Standardklasse	Frekvens (antall avganger per døgn) Hverdager	Tidsrom med stiv frekvens	Åpningstid (tidsrom fra første til siste avgang)		Servicenivå (andel kjørt som kommer med ønsket avgang)
			Hverdager	Lørdag/ søndag	
ÅDT > 2500 pbe	38 avganger	15 timer	24 timer	24 timer	98 pst.
ÅDT < 2500 pbe	36 avganger	12 timer	24 timer	19 timer	98 pst.

Merk: Tidsrom med stiv frekvens kan avvikes og skal ikke rapporteres på.

Tabell 4.6: Standardkrav for riksvegferjer i henhold til St.meld. nr. 16 (2008–2009) NTP 2010–2019

I samsvar med St.meld. nr. 16 (2008–2009) legges det opp til innfasing av den nye standarden ved utlysning av nye anbud. Dette betyr at innen 2020 vil 10 samband ha et servicenivå i henhold til den nye standarden.

For de øvrige ferjesambandene, dvs. de 6 sambandene på riksvegrutene 4c, 5a (kun rv 13 Nesvik–Hjelmeland) og 8a, er det ikke tilrådelig å oppgradere servicetilbudet i henhold til ny standard. Eventuell oppgradering vil føre til svært store merkostnader på grunn av lave trafikkvolum, store sesongmessige variasjoner og/eller lange overfartsstrekninger. Avvik fra den nye standarden er hjemlet i St.meld. nr. 16 (2008–2009) der det fremgår at for riksvegferjesamband med ÅDT lavere enn 2 500 pbe «kan det gjøres egne vurderinger for samband med store sesongsvingninger, for lange samband eller hvis andre særlige grunner tilsier det».

Statens vegvesen gjennomfører en løpende utbedring/oppgradering av ferjekaier og innseiling, dvs. sjødelen av ferjeleiene. Det er igangsatt et arbeid for å avklare omfanget av fremtidig behov for oppgradering/ombygging. Dette vurderes i forhold til sannsynlig utvikling i størrelse og antall ferjer i de ulike sambandene og behov for større fleksibilitet med hensyn til rokering av ferjer ved nytlysning av anbud og ved bruk av reserve- og suppleringsferjer. Den generelle trafikkutviklingen medfører et løpende behov for endringer i ferjemateriell, samt oppgradering/utvidelse av landarealene på ferjeleiene. Behovene og kostnadene vil være avhengig av hvordan etterspørsel etter økt kapasitet løses, enten ved å sette inn større ferjer eller ved å øke antall ferjer som i tillegg gir høyere frekvens og mindre ventetid.

4.1.6 Skred

Det er et mål at kjente skredpunkter skal være eliminert i 30-årsperioden selv om det ikke er mulig å garantere mot nye skred, utglidninger, oversvømmelser og flom. I tillegg vil klimaendringer med stor sannsynlighet føre til at mange av dagens skredpunkter av alle kategorier vil bli mer alvorlige og øke i antall, i tillegg til at det kan utvikle seg nye skredpunkter langs riksvegnettet.

I skredutsatte områder fører risiko for skred til utrygghet. Samtidig medfører stengte veger som følge av skred til økt sårbarhet for små lokalsamfunn og økte kostnader for næringstransporten. På mange skredutsatte riksveger er det få og ofte lange omkjøringsmuligheter.

I henhold til St.meld. nr. 16 (2008–2009) NTP 2010–2019 og handlingsprogrammet for perioden 2010–2013 er det lagt opp til å gjennomføre tiltak som vil fjerne 54 skredpunkter på riksvegnettet.

Det er utarbeidet en ny prioriteringsmodell for skred. Dette har gjort det nødvendig med en oppdatering av skredsikringsplanene som ble utarbeidet i perioden 2006–2008. Oppdatering med hensyn til prioritering, valg av sikringstiltak og kostnadsoverslag vil bli gjort i løpet av 2011.

Pr 2014 vil det være om lag 400 skredpunkter på riksvegnettet uansett prioriteringsklasse (høy, middels og lav). I påvente av at skredsikringsplanene blir ferdig oppdatert, er det ikke mulig å angi sikre kostnadstall for gjennomføring av tiltak for utbedring av skredpunktene.

4.1.7 Gange og sykkel

Satsingen på gående og syklende er begrunnet i målet om bedre framkommelighet, sikkerhet og miljø, samt å styrke folkehelsen gjennom økt fysisk aktivitet. Målene i Nasjonal transportplan 2010–2019 er at sykkelandelen skal økes til 8 pst. fra dagens 4–5 pst. og andelen som går eller sykler til og fra skolen skal økes fra dagens 60 pst. til 80 pst.

De viktigste tiltakene for å nå målene for økt gange og sykkelbruk er etablering av sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder og bygging av gang- og sykkelveger langs trafikkfarlige veger som også er skoleveg. I tillegg skal det gjennomføres sykkelveginspeksjoner med påfølgende straktiltak på eksisterende gang- og sykkelruter for å bedre trafiksikkerhet, framkommelighet, universell utforming og opplevelse.

Statens vegvesen bidrar ved tilrettelegging for sykkelturisme. Det satses på gjennomgående skilting, og det søkes i størst mulig grad å legge turruter utenom riksvegnettet. Enkelte strekninger langs nasjonale sykkelruter er skiltet. Særskilt tilrettelegging for sykklister eksisterer på enkelte strekninger, men blandet trafikk er det vanligste.

Det er lagt til grunn i NTP 2010–2019 at i tiårsperioden skal om lag 500 km legges til rette for gange og sykling, hvorav vel halvparten i byer og tettsteder. I handlingsprogrammet for perioden 2010–2013 er det satt av midler til om lag 230 km gang- og sykkelanlegg, hvorav om lag 60 km inngår i sammenhengende nett i by. Dette betyr at det ved inngangen til 2014 vil det være om lag 1 500 km gang- og sykkelveger langs riksvegnettet.

Basert på gjeldende kriterier vil det per 2014 være behov for utbygging og tilrettelegging av vel 1 100 km gang- og sykkelanlegg langs riksvegnettet. Aktuelle løsninger er gang- og sykkelveger, sykkelfelt og fortau. Behovet er litt høyere enn beregnet i forbindelse med NTP 2010–2019. I forbindelse med rullering av Nasjonal sykkelstrategi og utarbeidelse av Nasjonal strategi for tilrettelegging for gående, kan målstrukturen og det stipulerte behovet bli endret.

Tiltak for å nå regjeringens målsetting om å få flere til å gå og sykle vil omfatte flere tiltak enn det som er beskrevet ovenfor. En oppsummering av alle aktuelle tiltak som det jobbes med er som følger:

- Utvikle planer for sammenhengende hovednett for gående og syklende i byer og tettsteder med mer enn 5 000 innbyggere.
- Utvikle sammenhengende hovednett for gange og sykkeltrafikk i byer og tettsteder.
- Utvikle sykkelpendleruter med god framkommelighet.
- Sikre skoleveger.
- Oppgradere eksisterende strekninger og kryss.
- Sykkelparkering ved kollektivknutepunkter.
- Skilting.
- Bidra til å videreutvikle det nasjonale sykkelrutenettet.

Det er potensial for mer sykling og gange overalt, men potensialet er størst i byer og tettsteder. I den tverretatlige utredningen for byområdene pekes det på at sykkelen må ta en størst mulig andel av økt transportbehov. Satsing på fem sykkelbyer i region sør er vellykket og blir i perioden 2010–2013 utvidet til å omfatte 27 byer.

Etter forvaltningsreformen har fylkeskommunene overtatt mye vegnett i byer og tettsteder. Dette medfører at fylkeskommunene har blitt en viktig aktør for å nå regjeringens mål om redusert bilbruk, blant annet gjennom økt tilrettelegging for gående og syklende.

4.2 Trafikksikkerhet

Regjeringens transportpolitikk bygger på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. I etappemålet i NTP 2010–2019 fremgår det at antall personer som blir drept eller hardt skadde i vegtrafikken skal reduseres med minst en tredel innen 2020 sammenlignet med gjennomsnittet i perioden 2005–2008.

I tillegg til en omtale av ulykkessituasjonen på riksvegnettet, inneholder dette kapitlet en omtale av behovet for etablering av midtrekkverk på riksvegnettet for å redusere møteulykkene, samt forsterket midtoppmerking. For det høytrafikkerte vegnettet er dette, sammen med utbygging av firefelts veger, det viktigste tiltaket for å redusere ulykkene. Andre tiltak,

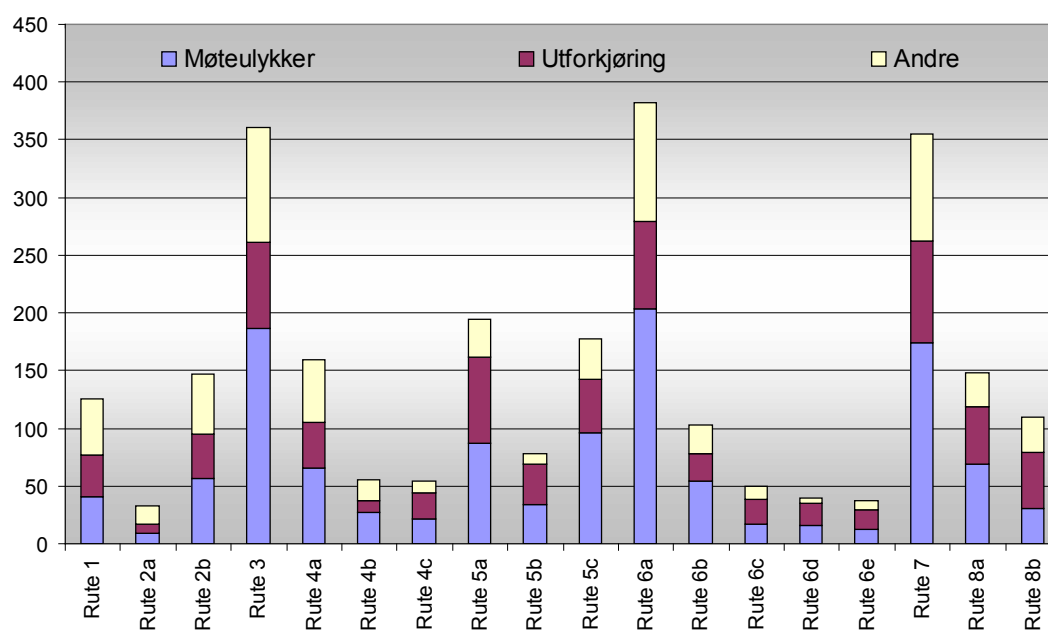
særlig på det lavtrafikkerte vegnettet, omfatter en hel rekke tiltak som er omtalt i utredningene for de enkelte rutene.

I tillegg vises det til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010–2013, publisert i 2010, som gir en meget god oversikt over ulykkesituasjonen og hvilke tiltak som skal gjennomføres i perioden av alle aktører i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet. Statens vegvesen har i tillegg startet arbeidet med et strategidokument for trafikksikkerhet som vil bli et viktig grunnlag for etatens forslag til ambisjonsnivå og prioriteringer i perioden 2014–2023. Strategidokumentet vil omhandle tiltak innenfor områder som møteulykker, trafikksikkerhetsrevisjoner, gange, sykkel og kollektivtransport, drift og vedlikehold, trafikkopp-læring, fart, rus og «trøtte» sjåførere, høyrisikogrupper, sikkerhetsutstyr, kontrollvirksomhet og kjøretøyteknologi.

4.2.1 Ulykkesituasjonen på riksvegnettet

I perioden 2004–2009 var det i gjennomsnitt 237 drepte og om lag 925 hardt skadde i vegtrafikken hvert år. Avgrenset til dagens riksvegnett er gjennomsnittet for den samme perioden 105 drepte og om lag 300 hardt skadde hvert år, henholdsvis 44 pst. og 32 pst. av alle drepte og hardt skadde i vegtrafikken.

Trafikksikkerhetsutfordringene er svært ulike på de ulike delene av vegnettet. Møteulykker



Figur 4.1: Antall drepte og hardt skadde i perioden 2004-2009 fordelt på ulykkestyper og riksvegruter

er den største utfordringen på riksvegnettet. Nær 45 pst. av alle drepte og hardt skadde på riksvegnettet blir drept eller hardt skadd i møteulykker. Tilsvarende er utforkjøringsulykker den største utfordringen på fylkesvegnettet og fotgjengerulykker på det kommunale vegnettet.

Innenfor riksvegnettet er det til dels store forskjeller mellom utfordringer på høyt trafikkerte strekninger i og rundt de største byområdene og på strekninger med lav trafikk og lite tilliggende bebyggelse. Figur 4.1 viser hvordan antall drepte og hardt skadde fordeler seg mellom henholdsvis møteulykker, utforkjøringsulykker og andre ulykkestyper på de enkelte riksvegrutene. Figuren gjelder ulykker i 6-årsperioden 2004–2009.

Andelen som blir drept eller hardt skadd i møteulykker ligger på over 50 pst. på rutene 3, 5c, 6a og 6b. På rutene 6c, 6d, 6e og 8b er utforkjøringsulykker mer dominerende enn møteulykker.

Rute	Gjennomsnittlig skadekostnad per kjøretøykilometer Kr/km	Andel av trafikkarbeidet som utføres på møtefrie veier Pst.
1. E6 Riksgrensen/ Svinesund–Oslo med tilknytninger	0,26	69,6
3. E18/E39 Oslo–Kristiansand–Stavanger med tilknytninger	0,30	53,0
6a. E6 Oslo–Trondheim med tilknytninger	0,31	19,1
2a. E18 Riksgrensen/Ørje–Oslo	0,36	51,7
4a. E39 Stavanger–Bergen–Ålesund med tilknytninger	0,40	28,8
4b. E39 Ålesund–Trondheim	0,50	0,0
5c. E16 Sandvika–Bergen og rv 5 Lærdal–Florø	0,53	0,0
7. E6 Trondheim–Fauske med tilknytninger	0,53	4,8
4c. Rv 9 Kristiansand–Haukeligrend og rv 13/ 55 Jøsendal–Voss–Hella–Sogndal	0,55	10,7
8b. E6 Nordkjosbotn–Kirkenes med tilknytninger	0,56	9,5
2b. Rv 2 Riksgrensen/ Magnor–Kløfta og rv 35 Jessheim–Hønefoss med tilknytninger	0,57	4,4
5a. E134 Drammen–Haugesund med tilknytninger	0,58	0,0
8a. E6 Fauske–Nordkjosbotn med tilknytninger	0,63	0,0
5b. Rv 7 Hønefoss–Brimnes og rv 52 Gol–Borlaug	0,67	0,0
6b. Rv 3 Kolomoen–Ulsberg med tilknytning	0,69	0,1
6d. E136 Dombås–Ålesund med tilknytning	0,77	0,0
6e. Rv 70 Oppdal–Kristiansund med tilknytning	0,80	0,0
6c. Rv 15 Otta–Måløy	0,83	0,0

Tabell 4.7: Gjennomsnittlig skadekostnad pr kjørte km og andel av trafikkarbeid på møtefrie veier

Tabell 4.7 viser hvor mye det i gjennomsnitt koster samfunnet i form av skadekostnader per kjørte kilometer. Dette gir et bilde av forskjellen i trafikantenes risiko ved å kjøre på de ulike rutene, basert på gjennomsnittstall for hele ruta. På rute 1 er skadekostnaden for samfunnet i gjennomsnitt 26 øre per kjørte kilometer, mens tilsvarende beløp på rute 6c ligger på 83 øre per kjørte kilometer.

Møtefrie veier er gjennomgående de tryggeste vegene å kjøre på. I dag avvikles om lag 44 pst. av trafikkarbeidet på den delen av riksvegnettet som har fartsgrense 80 km/t eller høyere på møtefrie veier. Dette inkluderer firefelts veier med midtdeler og to- eller trefelts veier med midtrekkverk. Det er ikke overraskende at tabell 4.7 viser at ruter med en stor andel av trafikkarbeidet på møtefrie veier, gjennomgående har lavest skadekostnad per kjørte kilometer. Gjennomsnittlig skadekostnad per kjørte kilometer på møtefrie veier ligger på om lag 15 øre. Til sammenlikning er gjennomsnittlig skadekostnad per kjørte kilometer på veier uten midtrekkverk med fartsgrense 80 km/t og døgntrafikk over 4 000 kjøretøy på rundt 50 øre.

4.2.2 Trafiksikkerhetstiltak

Fysiske tiltak på vegnettet vil stå sentralt i en strategi for å redusere møteulykkene. Dimensjoneringsklassene i Statens vegvesens Håndbok 017 Veg- og gateutforming tilsier at utenfor tettbygd strøk skal det være:

- Firefelts motorveg med midtdeler og midtrekkverk der gjennomsnittlig døgntrafikk er høyere enn 12 000 kjøretøy.
- Midtrekkverk på to- eller tre-felts veg der gjennomsnittlig døgntrafikk er på mellom 8 000 og 12 000 kjøretøy.
- Forsterket midtoppmerking på veier der gjennomsnittlig døgntrafikk er på mellom 4 000 og 8 000 kjøretøy.

I henhold til handlingsprogrammet vil det bli etablert 93 km midtrekkverk på to- og trefelts veier og 183 km forsterket midtoppmerking i perioden 2010–2013.

Basert på kriteriene ovenfor og forventet trafikkmengde i 2024, er det beregnet at det per 2014 vil gjenstå etablering av midtrekkverk som følger:

- Om lag 350 km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere og med forventet ÅDT i 2024 over 12 000 vil mangle midtrekkverk/midtdeler.
- Om lag 365 km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere og med forventet ÅDT i 2024 mellom 8 000 og 12 000 vil mangle midtrekkverk.

En del av dette vil bli dekket gjennom bygging av firefelts veier og to-/tre-felts veier som er prioritert i NTP 2010-2019 i perioden 2014–2019, særlig gjelder dette midtrekkverk på veier med ÅDT over 12 000 kjøretøy per døgn på grunn av den store satsingen på bygging av firefelts veier i perioden 2014–2019.

Med hensyn til forsterket midtoppmerking vil det per 2014 gjenstå om lag 950 km riksveg med forventet ÅDT i 2014 mellom 4 000 og 8 000 kjøretøy per døgn.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet pågår det en vurdering av nye kriterier for bruk av midtrekkverk også på veger med ÅDT lavere enn 8 000. Vurderingen omfatter også bruk av forsterket midtoppmerking på veger med ÅDT lavere enn 4 000. Utfallet av vurderingen vil påvirke de oppgitte behovstallene ovenfor og vil bli tatt hensyn til i arbeidet med planforslaget for NTP 2014-2023.

Når det gjelder tiltak mot utforkjøringsulykker legges det til grunn at alle riksveger skal oppfylle følgende minstekrav til tiltak for å forhindre utforkjøringsulykker:

- Gjeldende krav i Statens vegvesen sine håndbøker med hensyn til utforming og omfang av siderekker, ettergivende master og profilert kantlinje skal være oppfylt.
- Alle overraskende og farlige kurver skal utbedres eller skiltes.
- Nødvendig utbedring av sideterreng skal være utført der det ikke er satt opp siderekker.

I tillegg til tiltak mot møte- og utforkjøringsulykker som beskrevet ovenfor, jobber Statens vegvesen med mange andre tiltak for å bedre trafikksikkerheten på riksvegnettet. Også arbeidet til andre aktører er viktig. Andre tiltak og samarbeidet med andre aktører er godt beskrevet i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010-2013 og et strategidokument for Statens vegvesens trafikksikkerhetsarbeid i perioden 2014-2023 (under utarbeidelse per mars 2011).

4.2.3 Tunnelsikkerhet

Tunnelsikkerhetsforskriften for riksvegnettet ble vedtatt 15. mai 2007. For eksisterende tunneler er det gitt en frist til utgangen av april 2019 for å sikre at alle krav til sikkerhetsutrustning er tilfredsstillt.

På riksvegnettet er det nå 476 tunneler med lengde fra ca 15 meter til over 24 km. Det totale antall kilometer inkludert sum av alle hovedløp og ramper er 552 km. Med en levetid på 10-15 år for mye av utstyret i en tunnel vil det i utgangspunktet være behov for tiltak i tilnærmet alle tunnelene. Dette dreier seg om utskifting av utstyr, oppgradering for å tilfredsstille tunnelsikkerhetsforskriften og ta igjen forfall.

Det er gjort en omfattende kartlegging av alle tunneler som viser hvilke tiltak som må gjennomføres og med et foreløpig kostnadsanslag for den enkelte tunnel. Den totale kostnaden beløper seg til om lag 20 mrd kr for hele riksvegnettet. Kostnadstallet inkluderer om lag 3 mrd kr for drift og vedlikehold over en tiårsperiode. Drift og vedlikehold er en betydelig post idet tunneler er fem til åtte ganger dyrere å drifte og vedlikeholde enn tilsvarende veg

i dagen. Detaljer om oppgradering av tunneler vil bli dokumentert i en egen rapport som vil ligge til grunn for forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023.

De ulike utstyrskomponentene i en tunnel er i stor grad avhengig av hverandre. Det er derfor rasjonelt å gjennomføre alle tiltakene i den enkelte tunnel under ett selv om de kan ha litt ulik levetid. Dette gir både mer effektivt anleggsarbeid og langt mindre ulempe for trafikantene i anleggsperioden.

Basert på en utløsende ÅDT på 20 000 kjøretøy per døgn i tunnelsikkerhetsforskriften for krav om to løp der det i dag er ett løp, er det regnet ut i hvilke perioder det blir behov for at et ekstra løp skal stå ferdig, jf tabell 4.8. Tunnelsikkerhetsforskriften har krav om at det skal være to løp i tunneler dersom ÅDT overstiger 20 000 kjøretøy. I tabell 4.8 gis det en oversikt over behovet for ekstra tunnellop basert på gjeldende trafikkprognoser. For perioden 2024–2043 er det også vist hvor mange tunneler som i tillegg trenger et ekstra løp dersom man legger til grunn Håndbok 021 Tunnel der utløsende krav er ÅDT 12 000. Disse kostnadene, som kommer i tillegg til kostnaden oppgitt ovenfor, må gjøres til gjenstand for en mer detaljert vurdering før en kan antyde beløp.

Periode	Antall tunneler som skal ha ekstra tunnellop i perioden	Total lengde av nye tunnellop
Fram til 2019 (ÅDT > 20 000)	14 stk	5 852 m
2019–2023 (ÅDT > 20 000)	7 stk	5 207 m
2024–2043 (ÅDT > 20 000)	20 stk	17 609 m
2024–2043 (ÅDT > 12 000)	^{*)} 46 stk	38 817 m

*) Tillegg dersom grenseverdien for to løp i Håndbok 21 legges til grunn (ÅDT > 12 000)

Tabell 4.8: Krav om ekstra tunnellop basert på trafikkmengde

Innføring av nytt nødnett er ikke med i kostnadene som er beregnet så langt. Utbygging av nytt nødnett er avhengig av Samferdselsdepartementets godkjenning etter at Stortinget har behandlet Meld. St. 8 (2010–2011) Digitalisering av radiomediet som ble fremlagt av regjeringen 4. februar 2011. Konsekvensene for tunnelene er ikke klar, men det vil påløpe betydelige kostnader for overgang fra FM til DAB som kommunikasjon med trafikantene i tunneler, noe som er en del av sikkerhetsutrustningen i tunnelen.

4.2.4 Døgnhvileplasser

Uthvilte sjåførere er viktig for trafikksikkerheten. Kjøre- og hviletidsbestemmelsene i forskrift til vegtrafikkloven pålegger sjåførere på tunge kjøretøy minimum 11 timers sammenhengende hvile per døgn (døgnhvile) og minimum 45 minutters pause for hver 4,5 timers kjøring. Den totale kjøretiden mellom to døgnhviler skal ikke overstige 9 timer.

Det er i dag for få plasser og standarden er for dårlig. I St.meld. nr. 16 (2008–2009) NTP 2010-2019 har regjeringen gitt Statens vegvesen et særskilt ansvar for å bidra til at tilbudet blir bedre. Det er lagt opp til at døgnhvileplasser i størst mulig grad etableres og drives av private aktører, men Statens vegvesen kan bekoste eller gi tilskudd til etablering og drift der dette er nødvendig.

I samarbeid med bransjeorganisasjoner har Statens vegvesen utarbeidet en veileder, Håndbok 279 Døgnhvileplasser for tungtransporten som ble utgitt i 2010. Med grunnlag i et tidlig utkast til veileder utarbeidet Statens vegvesen i 2008 regionale rammeplaner for etablering av døgnhvileplasser.

Ved utgangen av 2010 var det kun 9 døgnhvileplasser som var av en slik kvalitet at de var skiltet. Disse er omtalt i 2011-utgaven av «Donna diesel», informasjonsheftet for sjåførere av tunge kjøretøy som utgis årlig på flere språk. To av disse plassene ligger på rute 1 (E6), en på rute 2a (E18), en på rute 3 (E39), en på rute 4a (E39), tre på rute 5c (E16) og en på rute 6b (rv 3).

Det finnes mange andre plasser på riksvegnettet der sjåførere kan stoppe for pauser og døgnhvile, men der kvaliteten på tilbudet er for dårlig til at det kvalifiserer for informasjon og skilting. Dette er gjerne i tilknytning til rasteplasser, bensinstasjoner, overnattingssteder med mer, og til dels også i tilknytning til etatens egne kontrollstasjoner/plasser.

I Statens vegvesens handlingsprogram 2010–2013 er det satt av midler på investeringsbudsjettet til bygging og oppgradering av 15–20 døgnhvileplasser. Etter 2013 vil det være behov for ytterligere etablering av om lag 35 døgnhvileplasser for å kunne gi et fullgodt tilbud langs riksvegnettet med hensyn til døgnhvile og pauser. Behovet er basert på de regionale rammeplanene med utgangspunkt i veilederens anbefaling om at kjøretiden mellom plassene bør være mindre enn 2,5 timer og at det skal være et godt tilbud i tilknytning til større byer, havner og godsterminaler.

4.2.5 Kontrollstasjoner og kontrollplasser

Kontroll av kjøretøy på veg og kontroll av kjøre- og hviletid og bruk av bilbelte kombinert med informasjon og andre målrettede trafikksikkerhetsaktiviteter er en viktig del av etatens arbeid for å bedre trafikksikkerheten på vegene. Kjøretøyteknisk kontroll og vektkontroll av tunge kjøretøyer forutsetter gode kontrollstasjoner (plasser med hall og kontorfasiliteter) og kontrollplasser, særlig på de viktigste riksvegene for godstransport. De rutevise utredningene har identifisert et behov for 6–8 nye kontrollstasjoner, oppgradering/rehabilitering av 6–8 kontrollstasjoner og oppgradering og nybygging av om lag 25 kontrollplasser. Statens vegvesen vil evaluere innmeldte behov og utarbeide en samlet plan for kontrollstasjoner og kontrollplasser som grunnlag for planforslaget for NTP 2014–2023.

4.2.6 Rasteplasser

På samme måte som sjåfører av tunge kjøretøy har et godt tilbud for pauser og døgnhvile, er dette like viktig for alle trafikanter som ferdes på offentlige veger, særlig på riksvegnettet som benyttes til lange reiser. Statens vegvesen har i løpet av mange år bygd ut et godt tilbud med rasteplasser, store som små, og de senere årene har etaten også kjørt kampanjer for å minne om viktigheten av å ta pauser før man blir trøtt.

Rasteplasser varierer i størrelse og tilbud som kan kategoriseres som enkle parkeringslommer langs vegen, små og mellomstore rasteplasser og hovedrasteplasser. Rasteplassene skal ha god skjerming fra vegen og på hovedrasteplassene skal det i tillegg være toalett. Rasteplasser kan samlokaliseres med ferjeleier og større serviceanlegg som bensinstasjoner og vegkroer. Langs motorveger og avkjørselsfrie veger bør det finnes hovedrasteplasser med om lag 45 km mellomrom. Langs avkjørselsregulerte veger bør det i tillegg til hovedrasteplasser, være et tilbud for stopp eller rast med om lag 15 km mellomrom.

I handlingsprogrammet er det satt av 40 mill 2010-kr for blant annet oppgradering og bygging av rasteplasser. Statens vegvesen anslår et behov etter 2013 på vel 30 nye hovedrasteplasser, inkludert større oppgradering av noen eksisterende plasser, for å kunne sikre et godt tilbud til de vegfarende. I tillegg er det et stort behov for generell kvalitetsheving av et stort antall rasteplasser der også hensynet til universell utforming er viktig å ivareta.

4.3 Miljø

4.3.1 Naturmiljø

Statens vegvesen har gjennomført en økologisk kartlegging som avdekker konflikter mellom veg og biologisk mangfold. I perioden 2010-2013 er det satt av midler til å fjerne/utbedre om lag 100 registrerte konflikter mellom riksveg og biologisk mangfold.

Det er usikkert hvor mange konflikter som reelt sett lar seg fjerne eller utbedre. Statens vegvesen har derfor igangsatt en evaluering av den økologiske konfliktkartleggingen og deler av metodikken. Dette vil gi et bedre grunnlag til å vurdere det reelle omfanget av konflikter mellom riksveg og biologisk mangfold og som kan fjernes eller utbedres innenfor handlingsrommet til Statens vegvesen. Resultatene vil bli lagt til grunn for utarbeidelsen av handlingsprogrammet for 2014–2017.

Forskrift om rammer for vannforvaltningen plasserer både ansvar og tidsfrister for gjennomføring av tiltak for å bedre tilstanden. Grunnlaget for prioritering av tiltak er kartlegginger supplert med vurderinger ut fra tidligere erfaringer. Typiske tiltak er utbedring av vandringshindre for fisk og av fyllinger som hindrer vanngjennomstrømning, samt reduksjon

i bruken av vegsalt, i den grad det er mulig, er viktig for å unngå avrenning med negativ virkning på de kjemiske forholdene i vann og vassdrag. Foreløpige kartlegginger er gjennomført tidligere og fullstendig kartlegging vil foreligge innen 2013. Finansiering av gjenstående tiltak vil bli lagt inn i planforslaget for NTP 2014–2023 slik at alle tiltak kan ferdigstilles innen 2018 i tråd med forskriftens krav.

4.3.2 Kulturminner, kulturmiljø og vegminner

En rekke prosjekter, både breddeutvidelser og nyanlegg, vil kunne komme i konflikt med verdifulle kulturminner. De fleste kulturminner og kulturmiljøer er godt kartlagt og dokumentert. Tilsvarende som for naturfaglige verdier er det viktig at de mest verdifulle områdene legges som premiss ved planlegging av nye prosjekter.

Nasjonal verneplane for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner inneholder 270 kulturminner fordelt på 97 veghistoriske miljøer og 173 enkeltobjekter. Av disse omfattes 19 bygninger, 40 bruer, 40 veger, 1 tunnel og 1 rundkjøring av Riksantikvarens fredningsvedtak i perioden 2007–2009. Vel 180 av de 270 kulturminnene er et statlig ansvar som driftes og vedlikeholdes innenfor årlige bevilgninger til riksvegformål. De øvrige er et fylkeskommunalt ansvar.

4.3.3 Støy

I henhold til kapittel 5 i Forurensningsforskriften skal det gis tilbud om støydempende tiltak på alle boliger som ligger ved riksveg dersom beregnet innendørs døgnekivalent støynivå er over 42 dB.

Selv om alle tiltak skulle vært gjennomført innen 2005, så er det likevel noen steder der denne grenseverdien overskrides, noe som blant annet skyldes høyere trafikkvekst enn forutsatt. Dette gjelder først og fremst rute 4a der dette omfatter i underkant av 100 personer, i hovedsak i Bergen. På andre ruter gjelder problemet kun noen få personer. For de fleste boligene som berøres av disse problemene vil nødvendige tiltak bli gjennomført i perioden 2010–2013.

Forurensningsforskriften er under revisjon der tiltaksgrensen for innendørs støynivå sannsynligvis vil bli senket til et lavere nivå.

I tillegg til kravene i Forurensningsforskriften er det et nasjonal mål å redusere antall personer utsatt for mer enn 38 dB innendørs støynivå med 30 pst. innen 2020 i forhold til 2005. I handlingsprogrammet for 2010–2013 er det satt av midler til støytiltak som vil bidra til at innendørs støynivå reduseres til 38 dB eller lavere for om lag 1 200 personer (510 boenheter). Beregninger viser at per 2014 vil vi stå igjen med om lag 18 000 personer som bor langs riksvegnettet som utsettes for et innendørs støynivå over 38 dB. Av disse bor om lag 15 000 personer langs rutene 1, 3, 4a og 6a

Innendørs støynivå > 38dB (antall personer)	Støyplage (SPI)
18 140	49 413

Tabell 4.9: Status for innendørs støynivå og støyplage per 2014

Med hensyn til støyplage er det et nasjonalt mål å redusere støyplageindeksen (SPI) med 10 pst. innen 2020 i forhold til nivået i 1999. Vegtrafikken bidrar med om lag 80 pst. av den beregnede støyplagen. Det er beregnet at ulike tiltak i perioden 2010–2013 vil redusere støyplagen langs riksvegnettet med om lag 4 000, noe som vil føre til et beregnet nivå på om lag 49 400 per 2014.

4.3.4 Klimagasser og lokal luftkvalitet

Problemene knyttet til utslipp av CO₂ må løses med tiltak som kan bidra til redusert vekst i biltrafikken, og med kjøretøyrettede tiltak. Prosjekter som gir store innkortinger kan gi reduserte klimagassutslipp, mens prosjekter som genererer trafikkvekst kan gi høyere utslipp forutsatt blant annet uendret sammensetning av bilparken.

Av 36 ferjer i riksvegferjesambandene er det i dag 8 gassferjer i trafikk. Innen utgangen av 2012 vil antallet øke til totalt 13 gassferjer i riksvegferjesambandene. Overgang fra marin diesel til naturgass medfører en betydelig reduksjon av NOX-utslipp, noe som er viktig for å oppfylle Norges forpliktelser i henhold til Gøteborgprotokollen. I tillegg vil en overgang til gassferjer redusere klimagassutslippene. Ny teknologi under utvikling vil medføre en reduksjon på om lag 25 pst. i forhold til marin diesel. Dessuten vil Statens vegvesen i 2011 utlyse en utviklingskontrakt for en energieffektiv og miljøvennlig ferjetype som skal settes inn i sambandet E39 Lavik – Oppedal. I tillegg har Statens vegvesen lagt til rette for at alle riksvegferjer kan benytte «landstrøm» ved landligge i stedet for strøm fra dieselaggregater.

Høye konsentrasjoner av NO₂ og PM₁₀ som overskrider forskriftens krav forekommer hovedsaklig i de fire storbyene i vinterhalvåret. Reduksjon i utslippene som kan gi bedre lokal luftkvalitet kan blant annet oppnås gjennom kjøretøyrettede tiltak, piggedekkgift, redusert fart, redusert trafikkvekst, trafikkregulering, endret transportmiddelfordeling, bedre vegdekker og tilpasset drift og vedlikehold av vegnettet.

Problemstillingene og virkemiddelbruken er ikke drøftet i de rutevise riksvegutredningene i og med at de største byene ikke inngår. Problemstillingen er imidlertid grundig vurdert i flere av de tverretatlige utredningene, jf hovedrapporten for utredningsfasen for NTP 2014-2023 datert februar 2011.

4.4 Universell utforming

I samsvar med regjeringens visjon om et universelt utformet Norge i 2025 er et av hovedmålene i Nasjonal transportplan at transportsystemet skal være universelt utformet slik at det kan brukes av alle. Etappemålet for planperioden 2010-2019 er at kollektivtransportsystemet skal bli mer universelt utformet. Dette skal oppnås ved at alt som Statens vegvesen planlegger, bygger/oppgraderer, drifter og vedlikeholder, skal ivareta prinsippene om universell utforming.

Universell utforming er sterkere forankret i lover, forskrifter, retningslinjer og strategier i 2010 enn ved forrige rullering av NTP. Stadig flere av løsningene i Statens vegvesens håndbøker tilfredsstiller kravene til universell utforming. Særlig viktig er Håndbok 017 Veg- og gateutforming, Håndbok 232 Tilrettelegging for kollektivtransport på veg og Håndbok 278 Universell utforming av vegger og gater.

Følgende infrastruktur innenfor Statens vegvesens ansvarsområde er viktig for å oppnå universell utforming av transportsystemet:

- Kollektivknutepunkter og holdeplasser
- Gang- og sykkelveger og fortau
- Kryssing av veg (over- og underganger, gangfelt)
- Rasteplasser
- Tunneler (nødutganger, skilting, merking, etc.)
- Ferjer og ferjeleier

Satsingen på universell utforming av eksisterende infrastruktur har fram til nå fokusert mest på å gjøre kollektivtransporten mer tilgjengelig for alle gjennom planlegging og gjennomføring av tiltak på kollektivknutepunkter, holdeplasser og ferjeleier. Krav om universell utforming av ferjer fastsettes fortløpende ved utlysning av nye anbud. Universell utforming av gang- og sykkelveger, fortau og kryssingssteder ivaretas gjennom blant annet sykkelvegin-speksjoner med påfølgende tiltak. Ved oppgradering av rasteplasser og tunneler, innarbeides kravene til universell utforming.

For å kunne måle status og følge opp etatens arbeid med universell utforming, inngår følgende indikatorer i NTP 2010-2019 for Statens vegvesens ansvarsområde:

- Andel stamruter for kollektivtransport på veg i de fire største byene som er universelt utformet (U1.1)
- Andel av store kollektivknutepunkter som er universelt utformet (U1.2)
- Andel ferjesamband i riksvegferjedriften som er universelt utformet (U1.8)

Statens vegvesen startet høsten 2010 et arbeid med å videreutvikle indikatorene for universell utforming knyttet til vegtransport og utarbeide et system for registrering. Det

er et mål å utvikle et indikatorsett som baserer seg på færre enheter, som gir mindre rom for fortolkning og som gir grunnlag for en gradert klassifisering av universell utforming.

Det er noe usikkerhet knyttet til antallet holdeplasser langs riksvegnettet ettersom registrert ikke har vært oppdatert på flere år. Med hensyn til personknutepunkter gjenstår det å identifisere et regionalt nett av knutepunkter, prioritere de viktigste og avklare ansvarsdelingen mellom stat og fylkeskommuner. Den tverretatlige utredningen for effektive knutepunkter for persontransporten, jf hovedrapporten for utredningsfasen for NTP 2014–2023 datert februar 2011, anbefaler at et slikt arbeid gjøres i det videre arbeidet med Nasjonal transportplan under ledelse av fylkeskommunene. Det er derfor vanskelig på nåværende tidspunkt å si noe om det totale antallet knutepunkter som staten vil være helt eller delvis ansvarlig for med hensyn til universell utforming.

De rutevise utredningene gir en grov oversikt over status og behov for oppgradering av holdeplasser, ferjer, ferjeleier og kollektivknutepunkt langs riksvegnettet med hensyn til universell utforming. Status og behov for å oppgradere krysningspunkter, atkomster til/fra holdeplasser, rasteplasser med mer i forhold til universell utforming fremgår ikke av de rutevise utredningene.

I henhold til NTP 2010–2019 skal om lag 100 kollektivknutepunkter og 1 500–2 000 holdeplasser på riksvegnettet oppgraderes til universell utforming i 10-årsperioden. Av dette er det i planperioden 2010–2013 planlagt oppgradering av om lag 60 knutepunkter, og om lag 800 holdeplasser. For knutepunkter tas det forbehold om antallet i lys av det utredningsarbeidet som er omtalt ovenfor.

I arbeidet med de rutevise utredningene er det avdekket mangelfulle data som gjør det vanskelig å anslå behovet for oppgradering av holdeplasser med hensyn til universell utforming. Et registreringsopplegg for universell utforming er under utarbeidelse. Registreringer vil bli gjort i 2011/2012 som grunnlag for handlingsprogrammet for perioden 2014–2017. Et foreløpig tall for oppgradering etter 2013 med hensyn til universell utforming kan være om lag 7 000 holdeplasser, noe som i så fall er høyere enn tidligere antatt.

Det vil bli jobbet videre med kartlegging av behov for tiltak for å sikre universell utforming av kollektivknutepunkter, gang- og sykkelveger, fortau, krysningspunkter, rasteplasser, med mer.

I forbindelse med utarbeidelsen av nasjonal strategi for tilrettelegging for gående, legges prinsippene for universell utforming til grunn og det vil blant annet være fokus på adkomst til/fra holdeplasser og kollektivknutepunkt. I dette arbeidet vil det inngå en kartlegging av problemområder.

Statens vegvesen anslår at kun 1–3 riksvegferjer vil ha mangelfull universell utforming per 2014. Tallet vil i perioder kunne variere ved innsetting av reserve- og suppleringsferjer. Sannsynligvis vil alle ferjer være universelt utformet innen 2016 som følge av nye kontrakter for ferjesambandene.

Kun 2 ferjeleier vil være fullt ut universelt utformet ved inngangen til 2014. Dette oppnås som en del av oppgraderingen av ferjeleiene Lavik og Anda på E39 på rute 4a som gjennomføres i perioden 2010–2013.





NÄRKO NORGE AS

BURLEY

5 Strategi, kostnader og virkninger

5.1 Strategi

Når beskrivelsen av riksvegnettet i kapittel 3 kan nås, vil bero på de økonomiske ressurser som Stortinget bevilger til vegformål i årene som kommer. Riksvegutredningene viser at kostnaden for å oppnå dette vil ligge en plass mellom 400 og 500 mrd. kr. Basert på dagens bevilgningsnivå og en forutsetning om at om lag 140 mrd. kr finansieres ved bompenger, mener Statens vegvesen at det kan være realistisk å oppnå dette i et tidsperspektiv på mer enn 30 år. Dette er nærmere omtalt senere i dette kapitlet.

På noen områder legger nasjonale mål og regjeringens etappemål for transportpolitikken klare føringer for måloppnåelse som vil være en premiss for planperioden 2014–2023. Dette gjelder reduksjon i antall drepte eller hardt skadde, klimagassutslipp, støyplage (SPI), innendørs støynivå, PM10 (svevestøv) og NO2. Også regjeringens visjon om et universelt utformet Norge innen 2025 har stor betydning for innsatsen i vegsektoren. I tillegg legger en rekke lover og forskrifter rammer for virksomheten, blant annet i form av tiltak. Eksempler på dette er tunnelsikkerhetsforskriften, forskrift om begrensning av forurensning og forskrift om rammer for vannforvaltning.

I det videre arbeidet med NTP 2014–2023 må det gjøres avveininger mellom mål. Noen mål kan i hovedsak oppnås fullt ut på et tidlig tidspunkt, mens andre mål kun kan oppnås på deler av vegnettet tidlig i perioden. Som grunnlag for dette vil Statens vegvesen ta utgangspunkt i en strategi med tre hovedelementer slik dette er beskrevet i St.meld. nr. 16 (2008–2009):

- Utbygging og utbedring av lavtrafikkerte veger med lav standard.
- Utbygging og utbedring av hovedårer mellom regioner og landsdeler, med vekt på veger med mange ulykker og køproblemer.
- Utbygging av et tjenlig hovedvegnett i byområder, i kombinasjon med andre virkemidler.

Nedenfor drøftes disse elementene i strategien. Hensikten med denne drøftingen er å få innspill i forkant av arbeidet med prioriteringer i vårt forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023.

Lavtrafikkerte veger med lav standard

Veger med ÅDT lavere enn 4 000 kjøretøy per døgn regnes som lavtrafikkerte veger. Dette utgjør om lag 70 pst. av riksvegnettet. Store deler av dette vegnettet inngår i hovedårene mellom regioner og landsdeler. Tiltak på det lavtrafikkerte vegnettet vil normalt gjennomføres som utbedring av eksisterende veg og mindre vegomlegginger der dette er nødvendig av hensyn til kurvatur eller tettsteder og randbebyggelse. Ulykkesbelastede strekninger og strekninger som er smalere enn 6 meter gis høyest prioritet innenfor det lavtrafikkerte vegnettet, samt veger med svært dårlig kurvatur og bratte stigninger.

Normalt gjennomføres tiltakene slik at vegbredden økes til 8,5 meter eller 7,5 meter i kost-

bart og sårbart terreng. Breddeutvidelser må samordnes med andre tiltak som vil gi bedre sikkerhet på strekningen. Noen steder kan det i første omgang være aktuelt å breddeutvide de smaleste partiene opp til den vegbredden som ellers finnes på strekningen for å unngå store standardsprang, noe som er viktig for trafikksikkerheten. Dette må ses på som en første etappe i påvente av ytterligere utbedring på et senere tidspunkt.

Andre viktige tiltak på det lavtrafikkerte vegnettet er tiltak som bidrar til å redusere antall ulykker og skadeomfang, særlig utforkjøringsulykker som er dominerende på lavtrafikkerte veger. Viktige tiltak vil være utretting eller skilting av krappe kurver, riktig bruk av siderekkverk, ettergivende master, profilerte kantlinjer og riktig utforming av sideterreng med fjerning av farlige hindringer. I tillegg er skredsikring, bygging av gang- og sykkelveger og tiltak knyttet til miljø og universell utforming viktig også på denne delen av vegnettet.

Det vil ta lang tid før hele det lavtrafikkerte vegnettet kan utbedres til vegnormalstandard. For store deler av det lavtrafikkerte vegnettet vil det derfor være riktig å gjennomføre tiltak på skredpunkt og delstrekninger som gir stor trafikksikkerhetsgevinst i tillegg til breddeutvidelse av de smaleste vegene. Dette kan gjennomføres som enkeltstående punkttiltak, men også som systematisk utvikling av lengre strekninger som vil gi en forbedret, jevn og forutsigbar standard. Utvikling av eksisterende veg må ses på som midlertidige og kostnads-effektive tiltak med god nytte i påvente av en fremtidig oppgradering og utbedring opp til vegnormalstandard eller bygging av ny veg der dette er nødvendig.

En første milepæl for utvikling av det lavtrafikkerte vegnettet bør være en utbedring av det smaleste vegnettet, tiltak gjennomført på skredpunkter med høy og middels prioritet, sørge for god drenering og bæreevne og god standard med hensyn på reduksjon av utforkjøringsulykker. Statens vegvesen vil komme tilbake til konkrete forslag til prioriteringer i transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023.

Hovedårer mellom regioner og landsdeler med vekt på veger med mange ulykker og køproblemer.

Hovedtransportårene mellom regioner og landsdeler er de viktigste vegene for næringstransporten i Norge. De viktigste hovedårene gjennom landet består av vegene E6, E16, E18 og E39. Selv om E6 gjennom Nord-Norge, E16 mellom Hønefoss og Trengereid og E39 nord for Bergen har forholdsvis lav trafikk, så har også disse vegene stor regional betydning.

For de høytrafikkerte vegene er det viktig med en betydelig satsting på utbygging av to/trefelts veger og firefelts veger for å sikre god fremkommelighet for næringstransportene og bedre trafikksikkerhet. Fjerning av flaskehals for tungtransporten er også viktig, samt innkortinger og vegomlegginger som bidrar til å redusere avstandskostnadene. De viktigste flaskehalsene er høydebegrensninger i forhold til fri høyde, smale og svingete veger, lange

og bratte stigninger, skred og dårlig regularitet på høyfjellsovergangene. I tillegg vil gode tilknytninger til nasjonale godsknutepunkter bli prioritert.

På hovedtransportårene har vi fortsatt mange ferjesamband som oppleves som en stor ulempe for befolkning og næringsliv i regionene. For tiden jobbes det med konseptvalgutredninger for flere samband og en utredning som vurderer teknologiske muligheter, kostnader og samfunnsøkonomiske virkninger av en helt eller delvis ferjefri E39 mellom Stavanger og Trondheim. De ulike utredningene vil gi et godt grunnlag for å vurdere i hvilken grad ferjesamband på E39 bør erstattes med bru eller tunnel.

Riksveger utenfor byer og tettsteder skal bygges ut som firefelts veger med midtrekkverk når ÅDT er høyere enn 12 000 kjøretøy per døgn i dimensjoneringsåret (20 år etter vegåpning). Med grunnlag i beregnet trafikkvekst vil det være behov for å etablere et sammenhengende firefelts vegnett på følgende strekninger i et 30-års perspektiv:

- E6 Svinesund–Oslo–Lillehammer–Øyer
- E6 Støren–Trondheim–Steinkjer
- E16 Sandvika–Hønefoss
- E16 Vågsbotn (x E39)–Trenogreid
- E18 Mysen–Oslo–Kristiansand
- E39 Kristiansand–Vigeland
- E39 Ålgård–Stavanger–Randaberg
- E39 Os–Bergen–Åsane
- E134 Drammen–Kongsberg
- Rv 2 Kongsvinger–Kløfta
- Rv 4 Oslo–Jaren og Gjøvik–Mjøsbrua

Dette vegnettet utgjør om lag 1 250 km totalt. I tillegg til vegstrekningene listet opp ovenfor er det allerede bygd ut firefelts veger på en del andre strekninger og nye strekninger kan bli aktuelle ut fra dagens trafikknivå og fremtidig trafikkvekst. Dette er primært korte vegstrekninger inn mot byområder og større tettsteder, og til dels inne i de største byene. Miljøhensyn og ønske om å dempe trafikkveksten vil i noen tilfeller gjøre at utbygging til firefelt ikke er ønskelig. Totalt utgjør disse vegene 350–400 km av riksvegnettet. Ved inngangen til planperioden 2014–2023 vil om lag 540 km riksveg være ferdig utbygd firefelts veg.

Etablering av midtrekkverk er et av de viktigste virkemidlene for å redusere antall møteulykker, dvs. de alvorligste trafikkulykkene. Dette forsterker betydningen av en raskest mulig utbygging av firefelts veger der det er behov for dette. Noen veger har allerede så høy trafikk at det er behov for utbygging til firefelts i nær fremtid, og for andre strekninger kan utbyggingen utsettes i mange år dersom det som midlertidig tiltak etableres midtrekkverk, eventuelt ombygging til to/trefelts veg.

Regjeringens strategi med sammenhengende utbygging av lengre strekninger på riksvegnettet vil bli videreført. Dette er særlig viktig for utbygging av de mest trafikkerte hovedtransportårene, men i den grad det er mulig bør dette prinsippet også gjelde på den lavtrafikkerte delen på strekninger med gjennomgående dårlig standard.

En første milepæl for utvikling av hovedårene og det høytrafikkerte vegnettet bør være etablering av om lag halvparten av firefelts vegnettet, midtrekkverk som et minimum etablert på alle veger med ÅDT over 8 000 kjøretøy per døgn, tiltak gjennomført på viktige flaskehals for tungtransporten, tiltak gjennomført på skredpunkter med høy og middels prioritet, god drenering og bæreevne og god standard med hensyn på reduksjon av utforkjøringsulykker. Statens vegvesen vil komme tilbake til konkrete forslag til prioriteringer i transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023.

Tjenlig hovedvegnett i byområder i kombinasjon med andre virkemidler

I byområdene er det et mål å redusere eller stoppe trafikkveksten, begrense bilbruken ved å overføre mer trafikk fra bil til kollektivtransport, gange og sykkel, bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikken, effektivisere varetransporten, og redusere miljøulempene og arealinngrepene. Helhetlig bruk av ulike virkemidler er nødvendig, samt god samordning mellom forvaltningsnivåer og aktører. Programmet Framtidens byer som er et samarbeid mellom staten, Kommunenes sentralforbund og 13 bykommuner og det pågående arbeidet med konseptvalgutredninger vil gi et godt grunnlag for prioritering av tiltak i byområdene.

Innenfor ansvarsområdet til Statens vegvesen vil de viktigste tiltakene være en sterk satsing på kollektivfelt, effektive og universelt utformede holdeplasser og knutepunkter, trafikkavviklingstiltak, trafikkstyring, intelligente transportsystemer (ITS) og hovedvegnett for gående og syklende. I tillegg vil etaten bidra aktivt til god areal- og transportplanlegging i byene og bruk av restriktive tiltak for å redusere bilbruken.

En første milepæl for hovedvegnettet i byområdene bør være etableringen av sammenhengende kollektivfelt, hovednett for gående og syklende og oppgraderte holdeplasser og knutepunkter med hensyn til universell utforming. Statens vegvesen vil komme tilbake til konkrete forslag til prioriteringer i transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023.

Andre viktige innsatsområder

I tillegg til de foreslåtte prioriteringer på lavtrafikkert vegnett, hovedårer mellom regioner og landsdeler og høytrafikkert vegnett og hovedvegnett i byområdene, må prioriteringene i Nasjonal transportplan 2014–2023 også vurdere innsatsen innenfor drift og vedlikehold, skredsikring, mindre utbedringer, gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak, kollektivtrafikktiltak, universell utforming og å ta igjen det tekniske forfallet på riksvegnettet, særlig på bruer, tunneler, dekker og bæreevne, samt oppgradering av sikkerhetsutrustningen i tunneler.

5.2 Rutevise utviklingsstrategier

I vedlegg 1 presenteres utviklingsstrategien for den enkelte rute. Disse er utarbeidet med grunnlag i de transportpolitiske målene og beskrivelsen av riksvegnettet i et langsiktig perspektiv i kapittel 3. Med grunnlag i utviklingsstrategiene for den enkelte rute vil utviklingen av riksvegnettet i et 30-års perspektiv representere et ressursbehov på 400–500 mrd. kr.

Tiltakene i utviklingsstrategien er for den enkelte rute delt inn i tre ulike grupper, der gruppe 1 inneholder de tiltakene som Statens vegvesen mener bør gjennomføres tidlig i et 30-års perspektiv, mens gruppe 2 og 3 inneholder tiltak som kan vente noe lenger. Det er viktig å presisere at verken vurderingen av de totale behovene for midler, inndelingen i grupper eller fordelingen mellom rutene er uttrykk for økonomiske prioriteringer. Endelig forslag til tiltak og prioriteringer vil bli gjort rede for i transportetatens forslag til NTP 2014–2023 med grunnlag i økonomiske rammer og andre føringer i Retningslinje 2 fra Samferdselsdepartementet.

Tidsperspektivet på 30 år for de langsiktige målene og de skisserte utviklingsstrategiene må ses på som et grovt anslag. I hvilken grad de kan nås i løpet av 30 år vil bero på fremtidig bevilgningsnivå. Om utviklingen av riksvegnettet vil skje som foreslått i stamnettutredningen vil også bero på utfallet av planprosessene for de enkelte prosjektene.

Det er også viktig å merke seg at behovene er vurdert ut fra dagens situasjon og prognoser for fremtidig trafikkutvikling. Behovene over tid kan endre seg i takt med sosial og økonomisk utvikling med de konsekvenser det kan få for transportbehov, reisemønster, valg av transportmiddel, krav til vegstandard, kjøretøyteknologi, klima, energi med mer.

I gruppe 1 ligger prosjekter/tiltak ut fra følgende kriterier:

- Strekninger med mange drepte og hardt skadde.
- Strekninger som er viktige for næringslivets transport og som har lav framkommelighet. Tiltak som breddeutvidelse, forsterket bæreevne og eliminering av flaskehals prioritert på det lavtrafikkerte vegnettet.
- Sammenhengende utbygging av riksvegnettet.
- Tiltak som gir bedre kobling mellom riksvegnettet og havner, godsterminaler og lufthavner av nasjonal betydning.
- Tiltak for å oppfylle krav hjemlet i nasjonale mål, lover og forskrifter.
- Sammenhengende nett for gange og sykkeltrafikk samt sikre skoleveger.
- Utbedring av riksveger i bypakker for en mer miljøvennlig bytransport.

Når alle tiltakene i gruppe 1 er gjennomført, er det bygd over 400 km med firefelts veg. I tillegg har om lag 350 km riksveg fått midtrekkverk mens om lag 300 km riksveg har fått forsterket midtoppmerking. På en del strekninger er det satt opp midtrekkverk som et midler-

tidig tiltak i påvente av utbygging til firefelts veg som er prioritert i gruppe 2 og 3. Om lag 600 nye gang- og sykkelveger er bygd og det er tilrettelagt med om lag 110 km kollektivfelt i de største byene. Om lag halvparten av det vegnettet som mangler gul midtlinje, er utbedret.

I gruppe 2 ligger prosjekter/tiltak ut fra følgende kriterier:

- Strekninger som er viktige for næringslivets transporter, 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 tettstedspassering, men som ikke vil ha så store problemer tidlig i perioden at de er plassert i gruppe 1.
- Videreføring av innsatsen i gruppe 1 med hensyn til sammenhengende utbygging av riksvegnettet og oppfølging av bypakker.

I gruppe 3 ligger prosjekter ut fra følgende kriterier:

- Strekninger der man kan leve med dagens standard en lengre tid. Det kan for eksempel gjelde utbygging til firefelts veg på strekninger som inntil videre har tilfredsstillende framkommelighet, men hvor midlertidige tiltak som eksempelvis midtrekkverk eller ombygging til to/trefelts veg med midtrekkverk ligger i gruppe 1.

Dersom alle tiltak i de rutevise utredningene gjennomføres, vil:

- hele riksvegnettet ha gul midtlinje
- om lag 85 pst. av vegnettet ha bredde på minst 8,5 meter, resten er bredere enn 7,5 meter
- mer enn 1250 km av riksvegnettet ha firefelts veg med fysiske midtdeleere
- nesten 700 km av riksvegnettet ha midtrekkverk på to- og trefelts veger
- om lag 750 km av riksvegnettet ha forsterket midtoppmerking
- omfanget av sykkelveger være om lag 2600 km
- omfanget av kollektivfelt være om lag 250 km
- en svært stor andel av skredutsatte strekniger være utbedret
- en stor andel av kollektivknutepunktene og holdeplassene være tilgjengelig for alle
- en stor andel av konfliktene mellom riksveg og biologisk mangfold og vann være utbedret
- lover og forskrifter i forhold til forurensning, støy og tunnelsikkerhet være oppfylt

Disse tiltakene vil også gi redusert reisetid og reduserte avstandskostnader for næringslivet. Generelt sett knytter det seg stor usikkerhet til disse resultatene. I tillegg til alle konseptvalg-utredningene som er under arbeid og de mange ferjeavløsningsprosjektene som ikke er avklart, er det mange andre prosjekter som foreløpig bare er på skissenivå

5.3 Kostnader og usikkerhet

De beregnede kostnadene for utvikling av riksvegnettet som presenteres i kapittel 5.2, er svært grove anslag. Tiltak i gruppe 1 har til dels godkjent reguleringsplan og/eller komunedelplan, men for mange av de store prosjektene er grunnlaget bare konseptvalgutredning (KVU), som enten er godkjent av regjeringen etter ekstern kvalitetssikring (KS1) eller hvor arbeidet med KVU eller KS1 fortsatt pågår. For prosjekter i gruppe 2 og 3 er det i hovedsak ingen planavklaring med unntak av noen konseptvalgutredninger. For mange av disse prosjektene i disse to gruppene vil det være krav om konseptvalgutredninger og ekstern kvalitetssikring i forbindelse med fremtidige rulleringer av Nasjonal transportplan. Status for planavklaring betyr at kostnadstallene må ses på som svært grove der usikkerheten varierer fra +/- 10 pst. for et mindretall av prosjekter opp til +/- 40 pst. for majoriteten av prosjekter. For de tiltakene som omfattes av pågående arbeid med KVU eller KS1 kan usikkerheten være enda større, avhengig av hvilket konsept som vil bli valgt av regjeringen som grunnlag for videre planlegging. Dette gjelder først og fremst for ferjeavløsningsprosjekter og bypakker. For noen prosjekter kan det bli besluttet å bygge to/trefelts veg i stedet for firefelts veg, eventuelt som en første fase med oppgradering til firefelts veg på et senere tidspunkt.

Usikkerheten knyttet til ferjeavløsningsprosjekter der arbeidet med KVU pågår er ikke bare knyttet til store kostnadsforskjeller mellom ulike alternativer, men vel så mye til hvorvidt et alternativ med ferjeavløsning vil bli valgt eller ikke. For ordens skyld må det også presiseres at selv om uavklarte ferjeavløsningsprosjekter er vist i utviklingsstrategiene, vil ikke Statens vegvesen ta stilling til sin anbefaling før konseptvalgutredningene oversendes Samferdselsdepartementet for ekstern kvalitetssikring og påfølgende sluttbehandling.

Med hensyn til bypakker er den store usikkerheten knyttet til i hvilken grad man velger løsninger som prioriterer både kapasitet, sikkerhet og miljø eller begrenser tiltakene til miljø og sikkerhet i kombinasjon med tiltak som kan begrense trafikkveksten. For de fleste bypakker vil usikkerhet være knyttet til omfanget av tiltak på det fylkeskommunale vegnettet. Til tross for stor usikkerhet knyttet til mange av tiltakene som berøres av KVU/KS1 i vedlegg 1, så er likevel mulige tiltak vist i utviklingsstrategiene for rutene. Det fremgår imidlertid av tabellene dersom et tiltak berøres av KVU/KS1. For noen prosjekter der det er betydelig usikkerhet knyttet til utfallet av utredningsarbeidet er det enten vist et kostnadsspenn eller ingen kostnad. Dette betyr at det samlede ressursbehovet for flere ruter vil være noe underestimert.

En oversikt over alle konseptvalgutredninger med nøkkelinformasjon er vist i vedlegg 3. For øvrig vises det til mer informasjon i utredningsrapportene for den enkelte rute og til rapportene for konseptvalgutredningene etter hvert som de blir offentlige, i hovedsak før sommeren 2011.

Det antatte ressursbehovet fordeler seg mellom lavtrafikkerte veger (ÅDT < 4 000 kjøretøy per døgn) og høytrafikkerte veger med henholdsvis 30 pst. og 70 pst. Fordelingen mellom ulike typer prosjekter er omtrent slik:

- Firefelts veger og tiltak i byene: 35 pst.
- To/trefelts veger og tofelts veger: 30 pst.
- Ferjeavløsningsprosjekter: 15 pst.
- Skredsikring, tunnelsikkerhet, teknisk forfall og programområdene: 20 pst.

Følgende ferjeavløsningsprosjekter inngår i det estimerte ressursbehovet:

- Rv 13 Stavanger–Solbakk (Ryfast) (Omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009))
- E39 Mortavika–Arsvågen (Rogfast) (Omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009))
- E39 Sandvikvåg–Halhjem (Hordfast) (KVU pågår)
- E39 Anda–Lote (Nordfjorden) (KVU pågår)
- E39 Festøy–Solavågen (Storfjorden) (KVU pågår)
- E39 Vestnes–Molde (Romsdalsfjorden) (KVU pågår)
- E39 Kanestraumen–Halsa (Halsafjorden) (KVU pågår)
- E6 Bognes–Skarberget og rv 827 Drag–Kjøpsvik (Tysfjorden) (KVU pågår)

Potensial for finansiering med bompenger er beregnet til i størrelsesorden 140 mrd. kr over en 30-års periode. Beregningene er basert på skjematiske forutsetninger. Det er ikke vurdert hvorvidt lokal tilslutning kan påregnes for enkeltprosjekter, noe som er en forutsetning for bompengefinansiering av vegprosjekter. Risikoen for uheldige endringer i trafikkfordelingen mellom veger og ruter og betalingsbelastning innenfor geografiske områder er heller ikke vurdert i denne utredningen.

5.4 Virkninger

Forslaget til utvikling av riksvegnettet som ligger i de rutevise riksvegutredningene vil gi forbedring for trafikkikkerheten og framkommeligheten for næringslivets transporter ved at riksvegnettet får en vesentlig standardheving.

Det er gjort grove beregninger av prosjekter med en investeringskostnad på om lag 216 mrd kr. Beregningene er i hovedsak basert på virkninger av strekningsvise tiltak, dvs. at mindre tiltak innenfor programområdene i hovedsak ikke inngår. Resultatene fra virkningsberegningene viser at transportkostnadene for samfunnet kan reduseres med om lag 118 mrd. kr i en 30-års periode. I samme periode kan transportkostnadene for næringslivets transporter reduseres med 35 mrd. kr og transportkostnadene for distriktene med litt over 43 mrd. kr. Ulykkeskostnadene kan reduseres med om lag 51 mrd. kr. Disse gevinstene er beregningsmessig mindre enn investeringskostnadene for de prosjekter som inngår i beregningene. Beregningene viser en negativ samfunnsøkonomisk netto nytte på om lag –74 mrd. kr.

De samfunnsøkonomiske virkningene er beregnet med verktøyet EFFEKT, som først og fremst er utviklet for å sammenligne alternative vegtrasèer for enkeltprosjekter. Beregningsverktøyet har begrensninger, blant annet når det gjelder synergieffektene for næringsliv og samfunn som følge av store endringer i infrastrukturen over tid. Finansdepartementet har startet et arbeid med å evaluere og videreutvikle de samfunnsøkonomiske beregningsmodellene.

I det videre arbeidet med forslaget til NTP 2014–2023 vil det bli gjort nye samfunnsøkonomiske beregninger av de tiltak som er aktuelle å prioritere i perioden. Disse beregningene vil bygge på mer detaljert kunnskap om tiltakene enn det som er mulig når tiltak vurderes i et 30-års perspektiv.



Vedlegg 1

Rutevise sammendrag

Riksvegrute 1

Rute 1 omfatter E6 fra Riksgrensen ved Svinesund til Ulvensplitten ved Alnabru i Oslo. Ruta omfatter også del av Operatunnelen (tidligere Svartdalstunnelen) mellom Ryenkrysset og Lodalen i Oslo, og rv 156 mellom Vinterbro og Stenfelt i Akershus. Fra 2010 omfatter ruta også tverrforbindelsene rv 111/rv 22 mellom Borg havn i Fredrikstad via indre Østfold til Lillestrøm og videre frem til E6 og rv 120 fra Lillestrøm til E6. I tillegg til denne interregionale forbindelsen inngår også rv 110 fra E6 i Råde til Fredrikstad og rv 21 til Halden by. Videre inngår også tilknytning fra E6 til Moss lufthavn, Rygge i ruta. Den totale lengden av ruta er om lag 340 km.

Rute 1 er en viktig del av «Det nordiske triangel» Oslo-København-Stockholm. Nær halvparten av det landtransporterte godset til og fra Norge fraktes på rute 1 over Svinesund. Om lag 55 pst. av tunge kjøretøy som frakter gods på E6 fra Norge mot Sverige eller det øvrige Europa har startpunkt i Oslo, Østfold og Akershus. Motsatt veg har om lag 70 pst. av tunge kjøretøy med gods fra Sverige eller det øvrige Europa målpunkt i Oslo, Østfold og Akershus.

Rv 22/rv 111 mellom Sarpsborg og Lillestrøm har en viktig funksjon som alternativ rute for transport som ikke skal innom Oslo.

Utbyggingen av E6 til firefelts veg mellom Svinesund og Oslo ble fullført i 2009. Fremtidige kapasitetsutfordringer i forbindelse med forventet trafikkvekst for E6 i årene fremover vil først og fremst være knyttet til av- og påkjøring i rushtiden. Trafikkmengden på E6 er over 20 000 kjøretøy per døgn på mer enn 90 pst. av strekningen. Inn mot Oslo er ÅDT stigende til om lag 90 000 kjøretøy. På rv 22 mellom Lillestrøm og Fet er det en ÅDT på over 20 000 kjøretøy. Det har gjennom flere år vært store avviklingsproblemer på denne strekningen, både i morgen- og ettermiddagsrushet.

Det har i de senere årene vært en sterk økning i antall tunneler i Oslo-området. Flere av tunnelene hører til rute 1. Det er et økende behov for vedlikehold og rehabilitering av både tunneler og bruer på ruta. I tillegg foreligger det planer for ytterligere tunnelprosjekter på ruta i Oslopakke 3.

I gruppe 1 videreføres prioriteringer av firefelts prosjekter i Oslopakke 3, blant annet ny trasé for E6 mellom Klemetsrud og Teisen og delprosjekter på rv 22 mellom kryss med rv 120 ved Kjeller og kryss med rv 159 ved Lillestrøm og mellom kryss med rv 159 ved Lillestrøm og Hovindhøgda (Fet). I tillegg prioriteres større kritiske rehabiliterings/utbedringstiltak på tunneler på ruta, blant annet i Svartdalstunnelen og Brynstunnelen. Trafikksikkerhetstiltak og gang- og sykkelvegtiltak og tiltak for rehabilitering av bruer prioriteres også høyt.

I gruppe 2 prioriteres utbygging til firefelts veg på strekningen rv 22 gjennom Fetsund som har store trafikkavviklingsproblemer. I tillegg prioriteres ny veg i eksisterende trasé på rv 110 mellom Karlshus i Råde og Ørbekk ved Fredrikstad by og rv 111 mellom Sarpsborg og Rakkestad. Videre prioriteres større nødvendige tunnel- og brutiltak, samt trafikksikkerhets- og gang- og sykkelvegtiltak innenfor programområdene høyt.

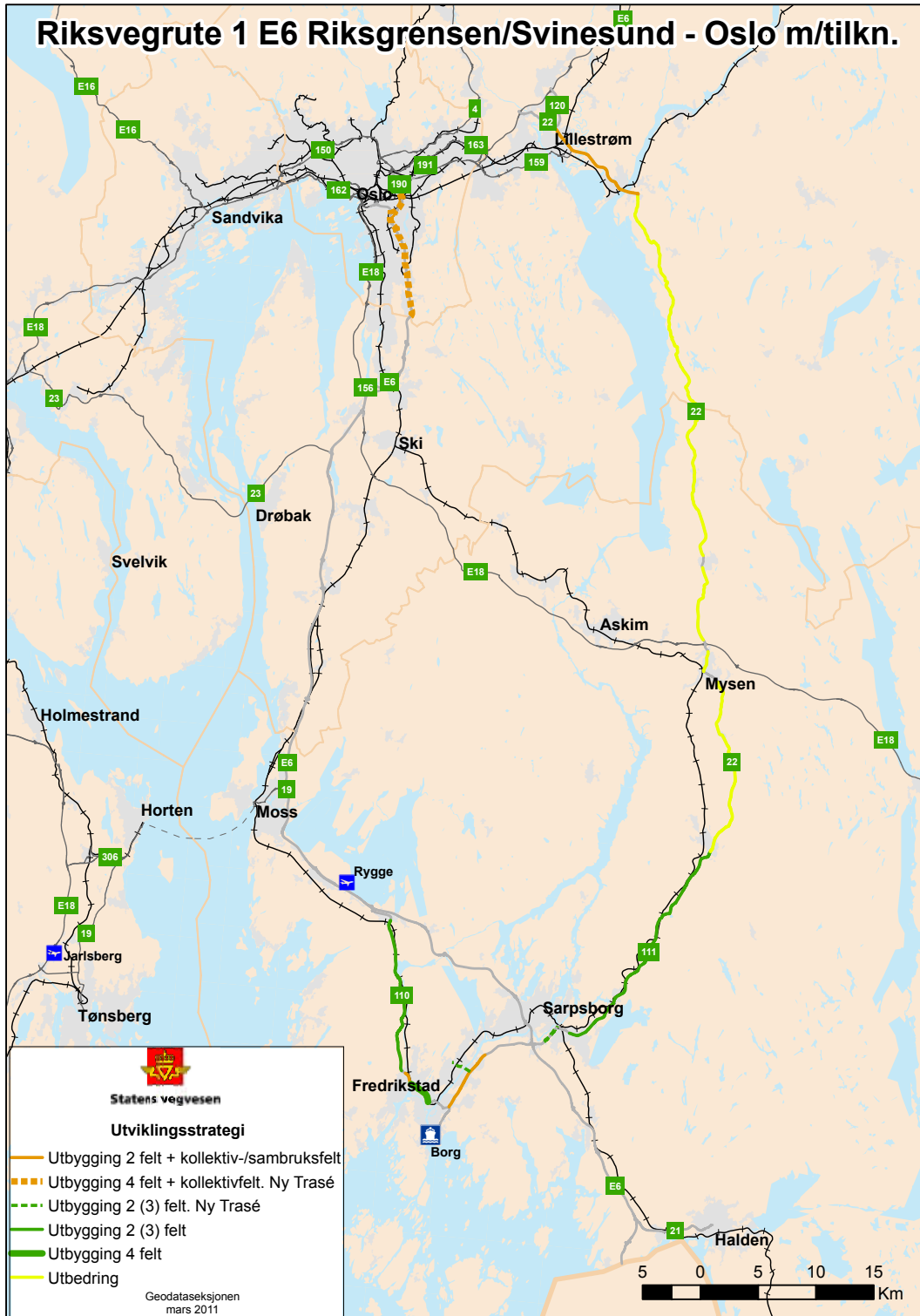
I gruppe 3 prioriteres enkelte strekningsvise tiltak for utbedring av eksisterende veg, blant annet på rv 22. Innenfor programområdene prioriteres tunnel- og brutiltak høyt, i tillegg til trafikksikkerhets- og gang- og sykkelvegtiltak.

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
E6	Manglerudprosjektet fra Klemetsrud til Teisen	3 alternativer foreligger fra Sørkorridorutredningen	Framkommelighet for kollektiv, næring og sykkel	4 000	4 000		
Rv 2	Kjeller x rv 120–Lillestrøm x rv 159	4-felt	Framkommelighet og punktlighet i begge retninger der det ikke er kollektivfelt	240	240		
Rv 22	Lillestrøm x rv 159–Hovindhøgda	4-felt	Framkommelighet og punktlighet i begge retninger der det ikke er kollektivfelt	250	250		
Rv 22	Hovindhøgda–Kringen	4-felt	Framkommelighet for alle trafikantgrupper. Løsning må utredes.	470		470	
Rv 110	Strømshaug bru	Nytt kryss når jernbanen flyttes ifm nytt dobbeltspor	Trafikksikkerhet og framkommelighet	25	25		
Rv 110	Karlshus–Ørbekk	Ny veg i eksisterende trasé. Ny trasé ifm kurvatur.	Samkjøres med tiltak i KVU Nedre Glomma	560		560	
Rv 110	Ørbekk–Simo (KVU)	4-felt	KVU Nedre Glomma	210			
Rv 110	Simo–St. Croix (KVU)	4-felt	KVU Nedre Glomma	610			
Rv 111	Råbekken–Sellebakk (KVU)	Ny bru over Glomma	KVU Nedre Glomma	790			

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 111	Årum–Borgenhaugen (KVU)	Ny 2-felts trasé øst for Hafslund	KVU Nedre Glomma	230			
Rv 111	Dondern–Bergenhus	Ny veg i eksisterende trasé. Ny trasé ifm kurvatur.	Framkommelighet for alle trafikantgrupper. Midlertidige tiltak kan avbøte behov. Må ses i sammenheng med KVU Nedre Glomma.	550		550	
Minde utbedringer							
E6	Ryenlokket	Tiltak i tunnel	Binding fra HP 2010-13	30	30		
Rv 22	Bergenhus–Mysen	Utbedring av eksisterende veg	Framkommelighet for alle trafikantgrupper, midlertidig tiltak kan avbøte behov.	115			115
Rv 22	Mysen–Momarken x fv 128	Utbedring av eksisterende veg for alle trafikantgrupper	Trafikksikkerhet og framkommelighet samt barrierevirkning	40	40		
Rv 22	x E18–Skjønhaug	Utbedring av eksisterende veg.	Framkommelighet for alle trafikantgrupper, midlertidige tiltak kan avbøte behov.	50		50	
Rv 22	Skjønhaug, Østfold–Akershus grense	Utbedring av eksisterende veg	Alternativ kjørerute for alle trafikantgrupper, midlertidige tiltak kan avbøte behov	100			100
Rv 22	Østfold grense–Kringen, Akershus	Utbedring av eksisterende veg	Alternativ kjørerute finnes for langtransport, lave ulykkeskostnader	150			150
Rv 21	Innfartsveg Halden	3 nye bruer	Framkommelighet og trafikksikkerhet	49		49	
Rv 110	St. Croix–Østside (KVU)	G/s-veg, kollektivfelt	KVU Nedre Glomma	330			
Rv 111	Østsiden–Moum (KVU)	2 kollektivfelt	KVU Nedre Glomma	745			
E6	Operatunnelen/Svartdalstunnelen	Byggteknisk og elektronisk utbedring	Forutsigbart transport-system	105	105		
E6	Brynstunnelen	Byggteknisk og elektronisk utbedring	Forutsigbart transport-system	60	60		

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
	Tunnelutbedring	Tiltak i tunnel	Forutsigbart transport-system	400		200	200
	Bru utbedringer	Utbedring av 5 bruer	Forutsigbart transport-system	60	60		
	Bru utbedringer	Periodisk utbedring av bruer	Forutsigbart transport-system	200		100	100
Rv 110	Fredrikstadbrua	Diverse rehabilitering	Forutsigbart transport-system	40	40		
Gang- og sykkelveger							
E6	Enebakkveien Abildsø	Gang- og sykkelveg Oslo	Binding fra HP 2010–13	7	7		
E6	Ryen–Ekeberg tunnelen (Konowsgate)	Gang- og sykkelveg Oslo	Øke andelen gående og syklende	40	40		
E6	Vestbyveien/Mosseveien	Gang- og sykkelveg Akershus	Binding fra HP2010–13	6	6		
	Oslo, Akershus, Østfold	Gang- og sykkelveg - flere strekninger	Øke andelen gående og syklende	350	180	100	70
Trafikksikkerhet							
		Flere definerte tiltak	Gjennomføring av viktige trafikksikkerhetstiltak	30	30		
		Midtrekkverk	Forhindre møteulykker	25	25		
		Etablering av kontrollplasser	Bedret mulighet for kjørekontroll	10	10		
	Hele ruta	Ulike tiltak	Bedre trafikksikkerhet	440	170	170	100
Miljø- og servicetiltak							
	Hele ruta	Luft, støy, biologisk mangfold; vann, døgnhvileplasser, rasteplasser og kulturminner	Videreføring av HP jf ny rutelengde gir samlet ca 60 mill. pr. 10 år	130	60	40	30
	Oslo og Akershus	Trafikkstyring - ITS	Viktig for framkomligheten med oppdaterte og driftssikre systemer (fornyelse og utbygging)	90	30	30	30
Kollektivtiltak og universell utforming							
	Oslo	Opprustning av 18 stoppesteder	Økt andel kollektivreisende og tilbud for alle trafikantgrupper	10	10		

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
	Oslo	Opprustning av knutepunktene Mortensrud, Ryen og Bryn	Økt andel kollektivreisende og tilbud for alle trafikantgrupper	40	40		
	Østfold og Akershus	Opprustning av holdeplasser	Økt andel kollektivreisende og tilbud for alle trafikantgrupper	70	35	35	
	Østfold og Akershus	Ekspressbussterminal Halden, Sarpsborg, Råde, Rygge, Moss, Vestby,Ås	Økt forutsigbarhet og andel kollektivreisende	45	45		
SUM				11 702	5 538	2 354	895



Riksvegrute 2a

Rute 2a omfatter E18 fra Riksgrensen ved Ørje til kryss med arm av E6 (tidligere rv 190) ved Loenga i Oslo. Total lengde av ruta er om lag 100 km.

Rute 2a er en viktig del av «Det nordiske triangel» Oslo–København–Stockholm. Om lag 20 pst. av det landtransporterte godset til og fra Norge fraktes på rute 2a over Ørje. For gods-transporter til og fra Sverige, Finland og de Baltiske stater er ruta en av de viktigste vegforbindelsene. Næringslivet i Indre Østfold og sørlige deler av Akershus og Oslo er preget av eksport- og importvirksomhet som utnytter rutas tilknytning til havn og terminaler i Oslo og den direkte forbindelsen til og fra Sverige over Ørje.

Utbyggingen av ny E18 gjennom Østfold skjer ved delvis bompengefinansiering gjennom Østfoldpakka. Den totale lengden på utbyggingen av E18 i Østfold blir ca. 70 km. Fra Riksgrensen til Momarken bygges tofelts motorveg delvis uten midtdeler, og delvis med midtdeler og forbikjøringsfelt. Fra Momarken til Vinterbru bygges firefelts motorveg med midtdeler.

Hovedmålet med å bygge ny E18 er bedre trafiksikkerhet, spesielt ved reduksjon i antall alvorlige møteulykker, ved å etablere ny motorveg for tungtrafikk og fjerntrafikk. Ny E18 vil samtidig øke kapasiteten, lede tung- og gjennomfartstrafikken utenom tettstedene, og gi en sikrere og mer forutsigbar framkommelighet samt bedret forhold for lokalmiljøet.

Pr 1.1.2014 vil følgende strekninger gjenstå: Knapstad–Retvedt, Riksgrensen–Ørje og Retvedt–Vinterbru.

Trafikkmengden på Riksgrensen ved Ørje er i underkant av ÅDT 6.000, og deretter øker trafikkmengden til over ÅDT 30.000 i Oslo. De siste ti årene har trafikkveksten på ruta vært betydelig høyere enn det man har erfart på landsbasis. Spesielt gjelder dette trafikkveksten i Østfold. På Riksgrensen ved Ørje er tungtrafikkandelen ca. 15 pst. Totalt sett på rute 2a er det anslagsvis 40 pst. av ruta som har en ÅDT på mellom 4000 og 8000, mens anslagsvis 30 pst. av ruta har en ÅDT som varierer mellom 12000–20000 kjøretøy.

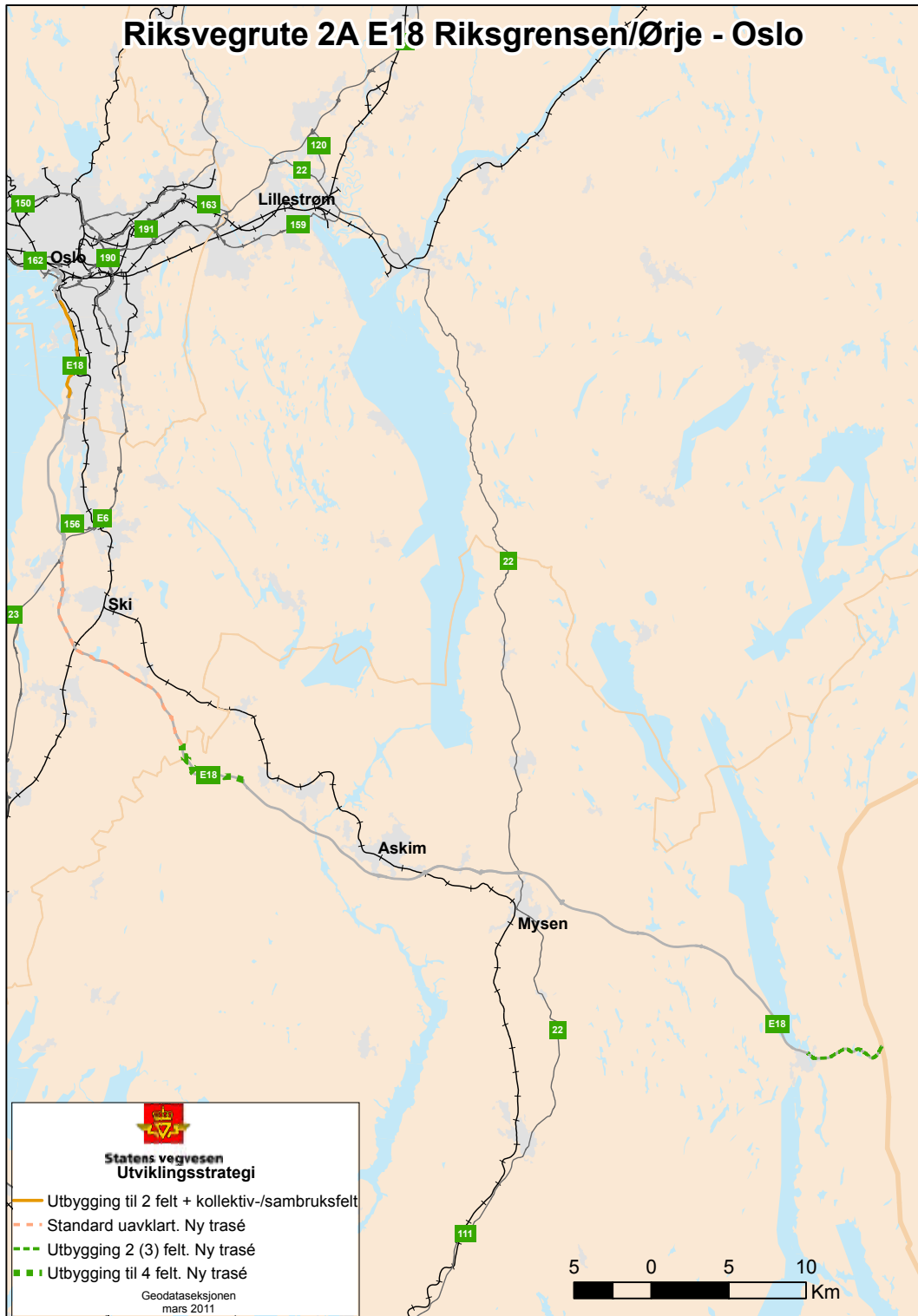
I gruppe 1 prioriteres videreføring av utbyggingen av E18 gjennom Østfold ved prioritering av utbygging av strekningen Riksgrensen–Ørje til tofelts veg med midtdeler og forbikjøringsfelt, samt utbygging av strekningen Knapstad–Vinterbru i to delstrekninger, Knapstad–Retvedt i ny trasé, og Retvedt–Vinterbru (standard- og trasévalg ikke avklart). I tillegg prioriteres tiltak for å øke bruken av ekspressbusser og øke andelen gående og sykkelende i Oslo, Akershus og Østfold, samt trafiksikkerhetstiltak, blant annet etablering av midtrekkverk mellom Ørje og Melleby i Østfold.

I gruppe 2 prioriteres trafiksikkerhetstiltak og tiltak for kollektivtrafikken.

I gruppe 3 prioriteres blant annet tiltak for utbedring av bruer, samt trafikksikkerhetstiltak og kollektivtransporttiltak under programområdene.

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
E18	Riksgrensen–Ørje	Ny trasé. 2-felt med midtdeler og forbikjøringsfelt.	Trafikksikkerhet og framkommelighet	360	360		
E18	Knapstad–Retvedt, Akershus grense	Ny trasé. 4-felts veg	Trafikksikkerhet og framkommelighet	800	800		
E18	Østfold grense, Retvedt–Vinterbru	Trasé og standard ikke avklart.	Trafikksikkerhet og framkommelighet	2 000	2 000		
Minde utbedringer							
	Utbedring av bruer	Utbedring av 5 bruer	Forutsigbart transportsystem	10	10		
	Utbedring av bruer	Periodisk utbedring av bruer	Forutsigbart transportsystem	80	10	20	50
Gang- og sykkelveger							
E18	Oslo, Akershus, Østfold	G/s-veger på flere definerte strekninger	Øke andelen gående/syklende. Ses i sammenheng med utbygging av E18.	190	190		
E18	Fiskvollbukta–Ulvøya bru, Oslo	Sammenhengende nett i byer og tettsteder	Binding fra HP 2010-13	9	9		
Trafikksikkerhet							
E18	Ørje–Melleby	Midtdeler og forbikjøringsfelt	Trafikksikkerhet og nullvisjonen	170	170		
		Ulike tiltak	Trafikksikkerhet og nullvisjonen	230	80	80	70
		Etablere kontrollplasser	Bedret mulighet for kjøretøykontroll	5	5		
Miljø- og servicetiltak							
		Luft, støy, biologisk mangfold, vann, døgnhvileplasser, rasteplasser og kulturminner.	Ivareta viktige oppgaver knyttet til vannkvalitet, luft og støy, og tiltak for reisende langs vegen.	105	45	35	25

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Kollektivtiltak og universell utforming							
E18	Østfold–Akershus	Ekspressbussterminal Ørje, Mysen, Knapstad, Elvesad, Ski	Økt forutsigbarhet og andel kollektivreisende.	36	36		
E18	Oslo	Oppgradering og universell utforming av 18 holdeplasser	Økt andel kollektivreisende og tilbud for alle trafikantgrupper	7	7		
	Oslo, Akershus, Østfold	Oppgradering og universell utforming av holdeplasser	Økt andel kollektivreisende og tilbud for alle trafikantgrupper	14	5	4	5
E18	Herregårdskrysset–Sjursøya	Framkommelighet for gående, syklende og kollektiv	Framkommelighet og punktlighet i begge retninger der det ikke er kollektivfelt.	240		240	
SUM				4 256	3 727	379	150



Riksveggrute 2b

Ruta omfatter rv 35 fra Hokksund til Jessheim, rv 2 fra Kløfta til Riksgrensen ved Magnor, rv 20 fra Kongsvinger til Elverum, rv 200 fra Kongsvinger til Riksgrensen ved Riksåsen samt rv 25 fra Elverum til Riksgrensen ved Støa. Rutas lengde er på totalt om lag 460 km.

Ruta inngår i transportkorridoren mot utlandet og er viktig i sammenbindingen av riksvegnettet på Østlandet. Riksveg 35 gjennom Akershus, Oppland og Buskerud utgjør sammen med riksveg 2 en viktig alternativ tverrforbindelse nord for Oslo. Denne ble sammen med den etablerte tverrforbindelsen sør for Oslo, Oslofjordforbindelsen, lansert som begrepet «Ytre Ring» rundt det sentrale Oslo-området, og vil kunne avlaste Oslo som nav i transport-systemet. Dette gjelder både for internasjonal og nasjonal næringsrelatert transport. I tillegg genererer de mange tettstedene langs ruta en betydelig andel lokal trafikk

Rute 2b er sammensatt og preget av store variasjoner i den lokale trafikken. Størst lokal trafikk er det i byene og de større tettstedene langs ruta. Rv 2 (spesielt Kongsvinger–Kløfta), rv 20, rv 25 (spesielt Elverum–Nybergsund) har til dels stor gjennomgangstrafikk. Trafikken og spesielt på rv 25, er preget av sesongvariasjoner som følge av ferie/helge/høytidsutfart.

På ruta er det lange strekninger som ikke oppfyller kravene fastsatt i vegnormalen. Vegbredden er på flere strekninger utilstrekkelig, og på deler av ruta er tilbudet til gående og syklende mangelfullt. Deler av ruta har heller ikke tilfredsstillende horisontal- og vertikalkurvatur.

Ruta er en meget sammensatt rute med svært varierende utfordringer. Strekningsvis er det for lav kapasitet og 4 felt bør bygges. Andre strekninger har generelt lav geometrisk standard. Flere steder på ruta er det lave fartsgrenser. Det er en utfordring at ruta til dels har for dårlig kollektivtilbud for pendlere og lange strekninger mangler gang/sykkelveg. Stedvis på rute 2b er det også mange alvorlige ulykker.

Det viktigste målet i et langsiktig perspektiv er å utvikle ruta til en tjenlig hovedforbindelse gjennom det sentrale østlandsområdet, som alternativ til og avlastning av rutene gjennom Oslo. Ved forbedringer i infrastrukturen kan det oppnås redusert reisetid. På rute 2b innebærer dette at det i et 30-års perspektiv er et mål å oppnå redusert reisetid for næringslivets langdistansetransporter. Dette omfatter de internasjonale, nasjonale og til dels regionale transportene.

I gruppe 1 prioriteres videreføringen av utbyggingen av firefelts veg på rv 2 mellom Kløfta og Kongsvinger, gjennom fullføring av strekningen Kongsvinger–Slomarka og oppstart av strekningen Slomarka–Nybakk. Videre prioriteres utbygging av ny tofelts veg på rv 35 mellom Jevnaker og Olimb. Videre prioriteres utbygging av ny veg på rv 35 mellom Hokksund og Åmot, Nymoer–Eggemoen samt bygging av midtrekkverk mellom Åmot og Vikersund.

Det prioriteres også utbygging av gang- og sykkelveger på strekningen rv 35 Hokksund–Eggemoen. Tiltakene omfattes av KVVU for rv 35 Hokksund–Jevnaker. Videre prioriteres utbygging av rv 20/rv 25 i Elverum og ny veg på rv 20 mellom Roverud og Kongsvinger. I tillegg prioriteres trafikksikkerhetstiltak og gang- og sykkelvegtiltak høyt.

I gruppe 2 prioriteres utvikling av eksisterende veg på rv 2 mellom Kongsvinger og Magnor, omlegging av rv 35 forbi Tyrstrand samt utvikling av eksisterende veg på rv 25 mellom Elverum og Riksgrensen (Støa) og rv 200 mellom Kongsvinger og Riksgrensen (Riksåsen). I tillegg prioriteres utvikling av eksisterende veg på rv 20 mellom Roverud og Grue, rv 20 mellom Grue og Flisa og ny innfartsveg på rv 20 sør for Elverum. I tillegg prioriteres tiltak for bedret trafikksikkerhet og bedret framkommelighet for gående og syklende.

I gruppe 3 prioriteres ny firefelts innfartsveg til Kongsvinger fra sørøst på rv 2, utvikling av eksisterende veg på rv 35 mellom Olimb og Roa og utvikling av eksisterende veg på rv 35 mellom Gardermoen og Nannestad. Videre prioriteres utvidelse av eksisterende veg til firefelts veg på rv 35 mellom Åmot og Vikersund. Utvikling av eksisterende veg på rv 25 mellom Trysil og Riksgrensen (Støa) prioriteres også, samt videre utvikling av eksisterende veg på rv 20 sør for Jømna.



Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 2	Slomarka–Kongsvinger	Bygging av 4-feltsveg	Reisetiden skal reduseres, bedre regularitet samtidig som sikkerheten bedres. Utbygging til en-sartet standard i samsvar med 4-felts strategien i «Tilvekstkorridoren»	1 670	1 670		
Rv 2	Nybakk–Slomarka	Bygging av 4-feltsveg	Reisetiden skal reduseres, bedre regularitet samtidig som sikkerheten bedres. Utbygging til en-sartet standard i samsvar med 4-felts strategien i «Tilvekstkorridoren»	3 700	3 700		
Rv 2	Sundehjørnet–Rasta	Utbygging til 4-feltsveg	Innfartsveg til Kongsvinger fra sørøst. Behov for økt kapasitet. Miljølempere.	160			160
Rv 2	Rasta–x fv 345	Utvikling av eksisterende veg	TS, ivaretagelse av vegkapital, breddeutvidelse (utbygging til vegnormalstandard), sideterreng	200		200	
Rv 2	x fv 345–Morokulien	Utvikling av eksisterende veg	TS, ivaretagelse av vegkapital, breddeutvidelse (utbygging til vegnormalstandard), sideterreng	450		450	
Rv 35	Jevnaker–Olimb	Bygging av ny 2/3-feltsveg	Lav standard, redusert framkommelighet. Tettsted med miljølempere.	880	880		
Rv 35	Olimb–Roa	Utvikling av eksisterende veg	Ivaretagelse av vegkapital, breddeutvidelse (utbygging til vegnormalstandard)	80			80
Rv 35	x fv 120–x fv 176	Utvikling av eksisterende veg	Utbygging til vegnormalstandard	350			350
Rv 35	x fv 176–x E6	Bygging av 4-feltsveg	Utbygging til vegnormalstandard	400			400
Rv 35	x E134–Åmot (KVU)	Ny veg 3–4 felt 15km	Høy ÅDT, ulykker	1 600	1 600		

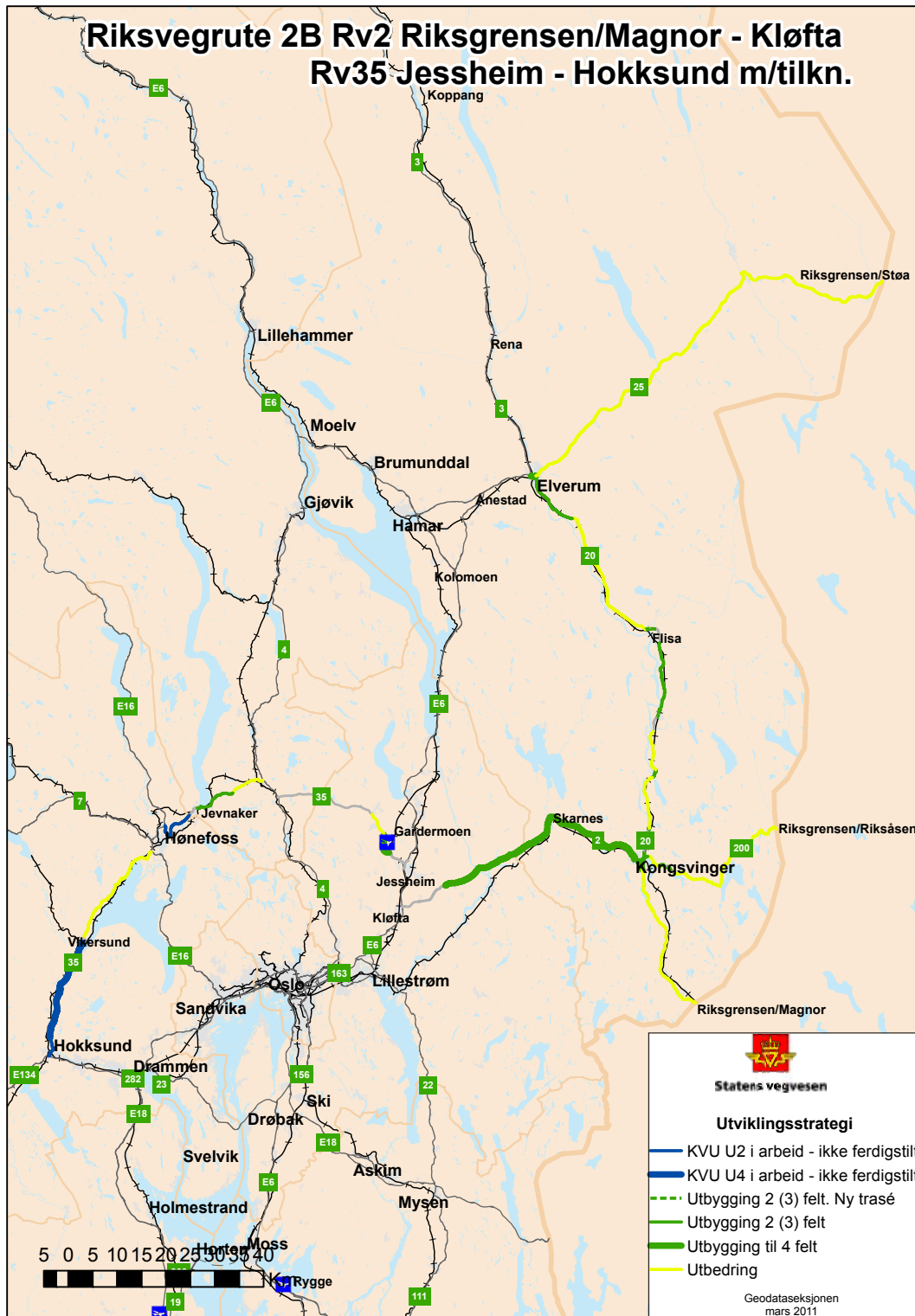
Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 35	x E134–Åmot (KVU)	Dersom do etter 2016: Avkjørselsanering/ midtdeler, kryss med mer	Høy ÅDT, ulykker	250			
Rv 35	Nymoens–Eggemoen (KVU)	Ny veg 2/3 felt, 4 km, midl tiltak lite aktuelt	Stigning/svinger, irregularitet for tungtrafikk, høy ÅDT	240	240		
Rv 35	Nymoens–Eggemoen (KVU)	Dersom do etter 2016: Krabbefelt Hov–Eggemoen, nytt kryss Eggemoen	Stigning/svinger, irregularitet for tungtrafikk, høy ÅDT	50			
Rv 35	Åmot–Vikersund (KVU)	Midtrekverk (fra før: midtmarkering)+ toplanskryss, 11 km	Høy fart, møteulykker	310	310		
Rv 35	Åmot–Vikersund (KVU)	Utvidelse til 4 felt, 19m	Ihht retningslinje, kapasitet	500			500
Rv 35	Omkjøring Tyrstrand (KVU)	Ny veg utenom, 3 km	Tettsted/sikkerhet, geometri	110		110	
Rv 35	Vikersund– Tyrstrand (KVU)	Ny veg eks trasé 12,5 km	Geometri, randbebyggelse, fundament	190			190
Rv 35	Tyrstrand–x E16 (KVU)	Ny veg eks trasé, 10 km	Geometri, randbebyggelse, fundament	150			150
Rv 25	x rv 3 (Basthj.)–x rv 20	Utvikling av nytt hovedvegssystem.	Redusere reisetid og bedre trafikkavviklingen.	350	350		
Rv 25	x rv 20–Løvberget	Utvikling av eksisterende veg	Ivaretagelse av vegkapital, breddeutvidelse, TS og reduksjon av barriere.	100		100	

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 25	Løvberget–Finstad	Utvikling av eksisterende veg	TS, ivaretagelse av vegkapital, breddeutvidelse (utbygging til vegnormalstandard)	80		80	
Rv 25	Finstad–Nybergsund bru	Utvikling av eksisterende veg	Ivaretagelse av vegkapital, breddeutvidelse (utbygging til vegnormalstandard), sideterreng	550		550	
Rv 25	Nybergsund bru–Støa	Utvikling av eksisterende veg	Ivaretagelse av vegkapital, breddeutvidelse (utbygging til vegnormalstandard), sideterreng	360			360
Rv 200	Jarenvegen–Skinnarbøl	Utvikling av eksisterende veg pluss g/s-veg.	Ivaretagelse av vegkapital, utbygging til vegnormalstandard	50		50	
Rv 200	Skinnarbøl–Mortåa	Omlegging av veg	Framkommelighet for tunge kjøretøy. Dårlig vertikalkurvatur.	110		110	
Rv 200	Mortåa–Masterud	Utvikling av eksisterende veg	Ivaretagelse av vegkapital, utbygging til vegnormalstandard	100		100	
Rv 200	Masterud–x fv 377 (Jammerdal)	Utvikling av eksisterende veg	Ivaretagelse av vegkapital, utbygging til vegnormalstandard	45			45
Rv 200	x fv 377 (Jammerdal)–Riksåsen	Utvikling av eksisterende veg	Ivaretagelse av vegkapital, breddeutvidelse til 7,5 meter i påvente av beslutning om eventuell ny veg, sideterreng	170		170	
Rv 20	Kongevegen–Vingersnoret	Ny veg inklusive Norsenga bru og g/s-veg	Innfartsveg til Kongsvinger fra nord. Smal veg. Ulykkesbelastet.	150	150		
Rv 20	Vingersnoret–Roverud	Ny veg og bygging av 1 km ny gang- og sykkelveg fram til kommunal veg	Innfartsveg til Kongsvinger fra nord. Smal veg. Ulykkesbelastet. Videreføring av g/s-veg i første omgang til kommunal veg (Tjernerbergsvog)	230	230		

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 20	Roverud–Nor syd	Utvikling av eksisterende veg	Ivaretakelse av vegkapital, breddeutvidelse (utbygging til vegnormalstandard), sideterreng	115		115	
Rv 20	Nor syd–Nor nord	Ny veg	Lav geometrisk standard	100		100	
Rv 20	Nor nord–Grinder	Utvikling av eksisterende veg (bredde, sideterreng)	Ivaretakelse av vegkapital, breddeutvidelse (utbygging til vegnormalstandard), sideterreng	110		110	
Rv 20	Grinder–x fv 407	Utvikling av eksisterende veg (bredde, sideterreng, sanering)	Ivaretakelse av vegkapital, breddeutvidelse (utbygging til vegnormalstandard), sideterreng, sanering	40		40	
Rv 20	Grue kirke–Grøset	Ny veg	Tettstedstrekning. Redusere trafikk gjennom tettstedet.	80			80
Rv 20	Grøset–Johnsætre	Ombygging av eksisterende veg	Ivaretakelse av vegkapital, breddeutvidelse (utbygging til vegnormalstandard), sideterreng, sanering, TS	210		210	
Rv 20	Brynn–Grue kirke.	Utvikling av eksisterende veg	Ivaretakelse av vegkapital, breddeutvidelse (bygging til vegnormalstandard), sideterreng	20	20		
Rv 20	Flissundet bru–Kjølaberget	Ny veg. Omkjøring om Flisa, 2,1 km. Ny veg	Tettstedstrekning. Redusere trafikk gjennom tettstedet.	80			80
Rv 20	Kjølaberget–Braskereidfoss	Utvikling av eksisterende veg	Ivaretakelse av vegkapital, breddeutvidelse (utbygging til vegnormalstandard), sideterreng, sanering, TS	185			185
Rv 20	Braskeridsfoss–Jømna	Utvikling av eksisterende veg	Ivaretakelse av vegkapital, breddeutvidelse (utbygging til vegnormalstandard), sideterreng, sanering, TS	110			110

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 20	Jømna–Elverum	Ny veg	Innfartsveg til Elverum fra syd. Smal og innebygd veg. Nedsatte fartsgrenser på nesten hele strekningen. Miljølemp	600		600	
Mindre utbedringer							
Rv 200	x rv 20–Jarenvegen	Utbedre for lav undergang pluss ny g/s-veg på 800 meter	Framkommelighet for tunge kjøretøy	40		40	
Rv 20	Kjølaberget–Braskereidfoss	Krysstiltak for Braskereidfoss	Kryssutbedring grunnet TS	20			20
Rv 35	Hokksund–Oppland gr	Mindre utbedringer Vikersund x E16	TS, fremkom.het	125	125		
Rv 35	Hokksund–Oppland gr	Vedlikeholdstiltak på inv. budsj. Bruer.	Samf.økonomi	15	15		
Rv 35	Hokksund–Oppland gr	Vedlikeholdstiltak på inv.budsj. Foreløpig avsatt	Samf.økonomi	20	10	10	
		Anslått øvrig behov		120	60	20	40
Gang- og sykkelveger							
Rv 2	Magnormoen–Morokulien	Bygging av 1,4 km ny g/s-veg	Gang- og sykkeltiltak	15	15		
Rv 2	Xfv 287 Antona–Xfv 286	Bygging av 3,3 km g/s-veg + forsterket midtmarkeing	Gang- og sykkeltiltak	20	20		
Rv 20	Brynn–Pellerudsgutua	Bygging av 1,5 km gang- og sykkelveg	Gang- og sykkeltiltak	9	9		
Rv 20	Skaslien–Ingelsrud	Bygging av 1 km ny gang- og sykkelveg	Gang- og sykkeltiltak	6	6		

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 35	Hokksund–Eggemoen (KVU)	GS-veger/sykkelfelt 25 km + Åmot-Geithus-Vikersund	Folkehelse/miljø/ TS	425	200	125	100
		Anslått øvrig behov		252	72	100	80
Trafikksikkerhet							
		Anslått øvrig behov		650	250	200	200
Miljø- og servicetiltak							
Rv 35	Hokksund–Oppland gr	Miljøtiltak, støy, biolog. mangfold	Krav	12	4	4	4
Rv 35	Hokksund–Oppland gr	Servicetiltak: hovedraste-plass	Generelt servicenivå	30		30	
		Anslått øvrig behov		210	70	70	70
Kollektivtiltak og universell utforming							
		Terminaler i Kongsvinger, Elverum og Jessheim. Universell utforming av holdeplasser		50	50		
Rv 35	Hokksund–Oppland gr.	Kollektivtiltak, pendler-parkering	Begrense bilbruk, klima, kapasitet, storbymiljø	40	40		
		Universell utforming av holdeplasser		135	40	55	40
SUM				17 429	10 136	3 749	3 244





Riksvegrute 3

Riksvegrute 3 omfatter E18 mellom Oslo og Kristiansand og E39 videre fra Kristiansand til Stavanger. Ruta inkluderer også rv 162 Ring 1 i Oslo; rv 23 mellom Vassum og Lier (inkl. Oslofjordforbindelsen); rv 282 til Drammen havn; rv 19 Moss–Undrumsdal (inkl. fergesamband Moss–Horten); arm av E18 til Sandefjord lufthavn, Torp; rv 40 Bommestad–Larvik havn; rv 41/451 Timenes–Kristiansand lufthavn, Kjevik; rv 42/44/502 Krossmoen–Egersund havn; rv 44 Stangeland–Ganddal; og rv 509/510 Forus nord–Sømmevågen–Risavika–Kiellandsmyra (med forbindelse til Stavanger lufthavn, Sola). Rutas samlede lengde er om lag 870 km.

Rute 3 inngår som en del av transportkorridor 3 i det nasjonale transportnett. Ruta forventes i perioden å opprettholde og å styrke sin funksjon som strategisk ferdselsåre. Prognoser for befolkningsutvikling, regional økonomi og trafikk peker i retning av fortsatt betydelig vekst, både for virksomheter i samfunnet som benytter ruta og i regioner og distrikter som søker til ruta. Næringsutviklingen er preget av fremvekst av nye virksomheter, etablering av næringsparker og modernisering. For import til Norge fungerer de østre deler tilknyttet rute 3 som hovedinnfallsporten. Rute 3 vil derfor også i de nærmeste 30 år måtte fungere som en hovedtransportåre i en del av landet som i nasjonalt perspektiv forventes å forbli et pressområde i sterk utvikling.

Det har vært, og er fortsatt, relativt høy aktivitet på ruta, med mange nylig åpnete prosjekter, flere prosjekter under bygging og i planfase. Utbyggingen av ny firefelts veg E18 Høvik–Frydenhaug ble åpnet for trafikk i 2007 og ny firefelts veg på E18 Frydenhaug–Eik ble åpnet for trafikk i 2009. Videre sør på ruta åpnet prosjektet E18 Kopstad–Gulli for trafikk i 2008 og ny E18 Langåker–Bommestad i 2009. I 2012 åpnes E18 Sky–Langanen og i 2014 åpnes ny firefelts veg på E18 Gulli–Langåker for trafikk. I Vest-Agder/Aust-Agder åpnet firefelts-parsellen og OPS-prosjektet E18 Kristiansand–Grimstad i 2009.

Samtidig er prosjektet E18 Bommestad – Sky under forberedelse, foreløpig planlagt åpnet i 2015. Utbedring av E18 er også gjort i Aust-Agder med midtrekkverk mellom Temse og Frivoll og Frivoll og Øygardsdalen. Tiltak på fv 456 Vågsbygdveien fra Kolsdalen til Lumberkrysset i Kristiansand er ferdige sommeren 2014, og får positiv betydning for E39. I Oslo er prosjektet E18 Bjørvika under bygging. Første etappe med bygging av tunnel under Bjørvika og Bispevika ble åpnet for trafikk i 2010. Andre etappe, som omfatter bygging av nytt lokalt vegsystem i området, fullføres etter planen i 2013/2014. I tråd med Handlingsprogrammet for Oslopakke 3 for perioden 2010–2013 er det lagt til grunn bompenger for å starte utbyggingen av E18 Vestkorridoren i siste del av planperioden. På rutens armer er prosjektet rv 23 Dagslett–Linnes under planlegging og det skal gjennomføres en KVV for fast vegforbindelse mellom Østfold og Vestfold.

I Rogaland ble utvidelsen av E39 til firefelt mellom Stangeland og Sandved åpnet i juni 2010.

E39 Tjensvollkrysset ble også åpnet juni 2010. Rv 510 Solasplitten er planlagt ferdigstilt i 2013. E39 Eiganestunnelen har planlagt oppstart i 2012 og vil bli slutført i neste handlingsplanperiode.

Store deler av strekningen E18/E39 Oslo–Mandal, samt E39 fra Ålgård til Stavanger, vil i 2014 ha trafikkmengder over 12 000 kjøretøy per døgn. Trafikken er naturlig nok størst rundt Oslo, med mellom 80 000 og 100 000 kjøretøy i døgnet fram til Sandvika.

Det er betydelige mengder tungtrafikk på vegruta. Selv på de lavest trafikkerte delene av E39 passerer 900 lange kjøretøy i døgnet. 42 pst. (137 km) av E18 har mellom 1100 og 2000 lange kjøretøy per døgn, mens 46 pst. har mellom 2000 og 5000 lange kjøretøy. Resten av E18 (12 pst.) har mer enn 5000 lange kjøretøy per døgn. Nær Oslo er antallet lange kjøretøy oppe i nærmere 10 000 per døgn.

Utbyggingen av ny firefelts veg fra Oslo og sørover har gitt og vil fremover gi framkommelighets- og trafikksikkerhetsgevinster. Det er fremdeles store framkommelighetsutfordringer på de deler av ruta hvor det ikke foreligger konkrete planer for utbygging/utbedring. E39 gjennom Vest-Agder og deler av Sør-Rogaland passerer på tvers av flere dalfører. Dagens veg følger i stor grad terrenget, og har en del krevende stigninger og vertikalkurvatur for tungtrafikken. Dette gjelder blant annet strekninger som gir problemer for framkommelighet på vinterdager. På flere tofelts-strekninger på ruta finnes det noe horisontalkurvatur som trenger utbedring. Ruta er også stedvis preget av manglende forbikjøringsmuligheter. Det er et økende behov for vedlikehold og rehabilitering av både tunneler og bruer på ruta.

I gruppe 1 videreføres prioriteringer av firefeltsprosjekter i Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2010–2019, blant annet E18 Gulli–Langåker, E18 Bommestad–Sky, E18 Langangen–Rugtvedt–Dørdal, E18 Varoddbrua, E39 Eiganestunnelen, E39 Hove–Sandved, samt rv 23 Dagslett–xE18. I tillegg prioriteres prosjekter prioritert Oslopakke 3, blant annet E18 Vestkorridoren. Videre prioriteres trafikksikkerhetstiltak og gang- og sykkelvegtiltak og kollektivtransporttiltak også høyt. Det er også foreslått tiltak for utbedring av tunneler.

I gruppe 2 prioriteres utbygging til firefelts veg på strekninger med store trafikkavviklingsproblemer, blant annet på E18 Arendal–Temse, E39 Døle bru–Vigeland, E39 Ålgård–Hove. Mot Oslo tas det sikte på etablering av kollektivfelt på det meste av strekningen i Akershus og Oslo. I tillegg prioriteres større nødvendige utbedringstiltak på rute høyt, for å sikre en sammenhengende god standard. Videre prioriteres trafikksikkerhets- og gang- og sykkelvegtiltak innenfor programområdene.

I gruppe 3 prioriteres videre utbygging av E18 inn mot Oslo. I tillegg prioriteres utbygging av ny E18 mellom Dørdal og Tvedestrand og enkelte strekningsvise tiltak for utbedring av eksisterende veg, blant annet på E39 i Rogaland.

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 19	Rv 19 Patterød–Moss ferjekai (KVU)	KVU Hovedvegssystemet Moss og Rygge under arbeid. Tiltak ikke konkretisert	Omtales i KVU Moss og Rygge				
Rv 19	Moss–Horten (KVU)	KVU Fast forbindelse Østfold - Vestfold kommer	Vil bli behandlet i egen KVU				
Rv 162	Oslo bussterminal	Ny bussterminal, Oslo-pakke 3	Framkommelighet Koll og tilgjengelighet Koll	200	200		
E18	E18 Bjørvika - Akershus grense (Lysaker)	Oslo-pakke 3. Lokalt forslag. Kollektivfelt og GSV trukket ut og omtalt under programområder = 200 mill pri 1 og 200 mill pri 2. Planer ikke avklart.	Oslo-pakke 3	3 700			3 700
E18	E18 Bærum: Lysaker–Slependen, inkludert tverrforbindelser	Silingsrapport lagt frem. SVV anbefaler at videre planarbeid uttreder nærmere alt. B1 med kort tunnel forbi Høvik og veg i dagen på resten av parsellen og alt. B3 med kort tunnel forbi Høvik og lang tunnel under Sandvika.	Stor miljøbelastning. Støy, luftforurensing og barriere. Store forsinkelser i rush. Problemer for buss i morgenrush. Ingen god gjennomgående rute for syklist.	7 700–10 200	7 700		
E18	Asker sentrum	Omlegging Asker sentrum, Oslo-pakke 3. Kostnader, standard og trase ikke avklart.	Redusere barriere, Miljø. Oslo-pakke 3	500	500		
E18	Gulli–Langåker og Bomstad–Sky	Utbygging til firefelt	Beløpet gjelder kun statlig restfinansiering av pågående utbygging (dvs. ex. bompenger)	1 270	1 270		
E18	Langangen–Rugtvedt	Utbygging til firefelts veg	Etablere sammenhengende god standard. Bedre trafiksikkerhet. (Omtalt i NTP 2010-2019)	4 500	4 500		
E18	Rugtvedt–Dørdal	Utbygging til firefelt, ca. 15 km, hovedsakelig ny trasé	Etablere sammenhengende god standard. Bedre trafiksikkerhet. (Omtalt i NTP 2010-2019)	2 100	2 100		
E18	Dørdal–Brokelandsheia	Utbygging til firefelt, ca. 30 km dels i dagens trasé	Etablere sammenhengende firefeltstandard.	2 400	2 400		2 400
E18	Dørdal–Sunde bru	Breddeutvidelse, midtrekkverk og planskilte kryss..	Midtrekkverk og toplanskryss gir tilfredsstillende sikkerhet og framkommelighet slik at firefeltsløsning kan utsettes.	450	450		

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
E18	Brokelandsheia–Tvedestrand	Utbygging til fire felt, ca. 23 km dels i dagens trasé	Etablere sammenhengende 4-feltstandard.	2 700			2 700
E18	Akland–Tvedestrand	Midtrekkverk mv.	Midtrekkverk og toplanskryss gir tilfredsstillende sikkerhet og framkommelighet slik at firefeltsløsning kan utsettes.	380	380		
E18	Tvedestrand–Arendal	Utbygging til firefelt, ca. 23 km i ny trasé	Etablere sammenhengende god standard. Bedre trafiksikkerhet. Utvikle felles Arbeids-Bolig-Service (ABS)-marked. (Omtalt i NTP 2010-2019)	3 500	3 500		
E18	Arendal–Grimstad vest (Tense)	Utbygging til firefelt, ca. 20km i dagens trasé	Etablere sammenhengende 4-feltstandard. Utvikle felles ABS-marked	2 500		2 500	
E18	Varoddbrua,	Bygge ny bru, ca. 1 km i 2 felt som del av firefelts veg	Nødvendig utskifting av gammel bru med teknisk levetid til år 2017. (Omtalt i NTP 2010-2019). Overslag oppdateres nov-10	500	500		
E18/ E39	Kristiansandsregionen (KVU)	Jf. KVU (f.eks.: E39 Gartnerløkka – Hannevikdalen, eller E18/E39 omkjøringsveg fra Narvika, E39 Hannevikdalen–Storenes, rv 41/451 ny veg til Kjevik, E39 Kristiansand havn) samt div tiltak utenom riksvegnettet.	Etablere god infrastruktur for rute 3 gjennom Kristiansandsregionen.	6 000– 12 500	3 000	3 000	
E39	Rige–Storenes (KVU)	Midtrekkverk Toplanskryss Bremyrveien og Brennåsen/Rosseland	Tilfredsstillende sikkerhet samt noe forbedret framkommelighet (høy ÅDT). Tiltaket prioriteres hvis ikke firefeltsveg E39 Hannevikdalen – Søgne prioriteres tidlig. .	200	200		
E39	Storenes–Lindelia (KVU)	Utbygging til firefelt, ca. 10 km	Etablere sammenhengende firefelt standard.	750			750

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
E39	Tangvall –Lindelia (KVU)	Toplanskryss Tangvall.Midtrekkverk Tangvall–Lindelia.	Midtrekkverk og planskilt kryss gir tilfredstillende sikkerhet og framkommelighet, slik at 4-feltsløsning kan utsettes.	150	150		
E39	Lindelia–Døle bru (KVU)	Utbygging til firefelt, ca. 5 km	Bakkene ved Trysfjorden har betydelige problemer med vinterframkommelighet. Tildels alvorlig skredproblematikk (hvis ikke tunnel som strakstiltak blir bygget innen 2014). Manglende omkjørings-muligheter. Trafikksikkerhet. Felles ABS-marked.	850	850		
E39	Døle bru–Vigeland (KVU)	Utbygging til firefelt i ny trasé, evt. Lengde 23 km.	Etablere sammenhengende god standard og bedre trafikksikkerhet. Felles ABS-marked.	3 200		3 200	
E39	Vigeland (Tjøm)–Livoll (KVU)	Tofelts veg med midtrekkverk (S5). Ca. 1,5 km i ny trasé.	Toplanskryss i stedet for rundkjøring. Sammenhengende standard til Livoll.	280		280	
E39	Livoll–Fardal (KVU)	Tofelts veg med midtrekkverk (S5). Ca. 2 km i ny trasé	Framkommelighet (spesielt vinter) og trafikksikkerhet. Betydelig standardsprang ved Fardal.	250	250		
E39	Udland–Ofte dal (KVU)	Tofelts veg med midtrekkverk. Ca. 7,7 km i ny trasé	Betydelige problemer med vinterframkommelighet forbi Lene-fjorden. Trafikksikkerhet. Stort standardsprang ved Udland.	800	800		
(KVU)	Ofte dal–Handeland (KVU)	Tofeltsveg med midtrekkverk (S5/S4). Ca. 7,7 km i ny trasé	Etablere sammenhengende god standard.	1 400		1 400	
E39	Feda–Sirnes (KVU)	Utbygging til 2/3-felt, ca. 26 km i dagens trasé.	Etablere sammenhengende god standard.	1 900		1 900	

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
E39	Sirnes–Hamre (KVU)	Omlagging av vegen, bru/tunnel	Framkommelighet/Trafikksikkerhetstiltak	500–800		500	
E39	Omlagging Moi (KVU)	Omlagging av vegen ved Moi (tunnel)	Framkommelighet	500			500
E39	Skjeggestad–Drangsdalen (KVU)	Omlagging av veg (tunnel)	Framkommelighet	100–350			100
E39	Drangsdalen–Heskestad (KVU)	Ny tunnel fra Drangsdalen til Heskestad, utretting av veg med mange krappe kurver.	Trafikksikkerhet, framkommelighet. (finansieres med bompenger E39 Dalane)	300–600	300		
E39	Helleland–Vinningland (KVU)	Omlagging av veg (tunnel/bru)	Framkommelighet. Kostnadstall oppdateres i KVU.	900–1 200		900	
E39	Omlagging Vikeså (KVU)	Ny veg med midtdeleer, tunnel og bru.	Trafikksikkerhet og framkommelighet. Bedre stigningsforhold. (finansieres med bompenger E39 Dalane)	490	490		
E39	Omlagging Runaskaret (KVU)	Ny tunnel under Runaskaret	Trafikksikkerhetstiltak, minimere vinter- og stigningsproblemer.	200–1 000		200	
E39	Ålgård–Hove (KVU)	Utbygging til fire felt, ca. 15 km, delvis i ny trasé.	Etablere sammenhengende god standard. (Omtalt i NTP 2010-2019)	1 900–2 300		1 900	
E39	Hove–Sandved (KVU)	Ny firefeltsveg	Framkommelighet. (Omtalt i NTP 2010-2019)	450	450		
E39	Eiganestunnelen (KVU)	4-felts-tunnel	Framkommelighet	1 830	1 830		
E39	Smiene–Harestad (KVU)	Utbygging, etablere sammenhengende god standard	Framkommelighet	730	730		
Rv 23	Oslofjordtunnelen–Bjørnstad	Utbygging til fire felt i dagens trasé. 5 stk planskilte kryss.	Bedre trafikksikkerhet i kryssene. Bedre kapasitet				
Rv 23	Bjørnstad–Dagslet	Utbygging til fire felt, ca. 5 km i dagens trasé. Planskilte kryss	Bedre trafikksikkerhet i kryssene. Bedre kapasitet.	600			600

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 23	Dagslett-Linnes	Utbygging til fire felt i ny trasé, ca. 3 km	Utvikle vegsystemet i Lier. Bedre trafiksikkerhet. Bedre kapasitet. Avlaste dagens rv 23 mellom Dagslett og Linnes som har svært dårlig standard. (Omtalt i NTP 2010-2019)	1 400	1 400		
Rv 23	Linnes-x E18	Utbygging til fire felt, ca. 3 km	Utvikle vegsystemet i Lier. Bedre trafiksikkerhet. Bedre kapasitet. Etablere god tilknytning til E18 og Drammen havn. (Omtalt i NTP 2010-2019)	2 500	2 500		
Rv 40	Øyakrysset		Nødvendig kapasitetsutvidelse for sentrumstrafikk og internasjonal ferjetrinnatrafikk Sandefjord – Strømstad.	100	100		
Rv 42	Westlink: Sleveland-Eigestad	Vegomlegging	Framkommelighet. (100 mill budsjettert benyttede bompenger)	100	100		
Rv 42	Sleveland-Hestvadbru	Vegutbedring	Trafiksikkerhet	50	50		
Rv 44	E39/rv 44 Stangeland-krysset	Nytt krysstanglandkrysset (E39) (rampes); nye rundkjøringer	Framkommelighet	190	75	90	25
Rv 282	v/Telthusgata	Oppgradering til firefelts veg og støytiltak. Lengde 270 m.	Fylkeskommunen vil oppgradere fv 282 ved Telthusgata og ønsker at rv-delen også oppgraderes.	140			140
Rv 282	Holmen og Strømsøbruer	Bygging av parallelle bruer for firefelt, inkl. gang- og sykkelveg. Lengde hlv 450 og 235 m.	Kapasitetsproblemer på sikt. Behov for gang- og sykkelveg.	450			450
Rv 502	Eigerøya bru	Ny bru parallelt med gammel bru, evt. utbedringer på eksisterende (eller nytt alternativ).	Framkommelighet	200		200	
Rv 509	Sommevågen/Flyplassen	Nytt toplanskryss med rv 509	Framkommelighet, trafiksikkerhet og gang- og sykkelvegtiltak	180	180		
Rv 509	Sola Skole	Ombygging av kryss, stenging avkjørsler	Trafiksikkerhetstiltak	100	100		

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 44/ fv 505	Tverrforbindelse Ganddal jernbane-terminal-x E39 (KVU)	Ny vegforbindelse Ganddal jernbane-terminal-x E39	Rv 44 Vagle er en forutsetning for tverrforbindelse (Fosseikeland - Bråstein / E39)	400	400		
Rv 509	Sørmeivågen-Risavika syd (KVU)	Utvidelse fra to til fire felt (tungbilfelt); utbedring av kryss; tosidig g/s veg.	Godstransport-/Kollektivtiltak	500	500		
Rv 509	Risavika syd-Risavika nord (KVU)	Utvidelse fra to til fire felt (tungbilfelt); stenging kryss, utviding av rundkjøring til utenriksterminalen. Bygge parallell adkomstveg mellom kryssene.	Trafikksikkerhet og framkommelighet. Godstransport.	210	210		
Rv 509	Risavika nord-Hafsfjord bru (KVU)	To kryss på strekningen, øvrige kryss stenges og legges om. Utbedring og kapasitetsøkning.	Framkommelighet	185	185		
Rv 509	Risavika nord-Hafsfjord bru (KVU)	Utvidelse fra to til fire felt (tungbilfelt). Utbedring av kryss.	Godstransporttiltak	300	300		
Rv 509	Hafsfjordbru (KVU)	Ny bru parallell med eksisterende	Framkommelighet	300	300		
Rv 509	Hafsfjord bru-Sundekrossen (KVU)	Tilfarts kontroll og kollektivfelt.	Kollektiv- og framkommelighet.	200	200		
Rv 509	Sundekrossen-Ragbakken øst (KVU)	Utvidelse fra to til fire felt (kollektiv), evt. med kulvert (Revheim).	Kollektivtiltak	400	400		
Mindre utbedringer							
ØST	Tunnelbehov i Oslo	Umiddelbare behov: E18 Bygdøylokket og Messehallokket: 5 mill.kr. E18 Framneslokket: 20 mill.kr E18 Operatunnelen/ Festningstunnelen: 40 mill.kr. Rv 162 Vaterlandstunnelen: 80 mill.kr. Rv 162 Hammersborgtunnelen: 100 mill.kr sum 250		250	250		

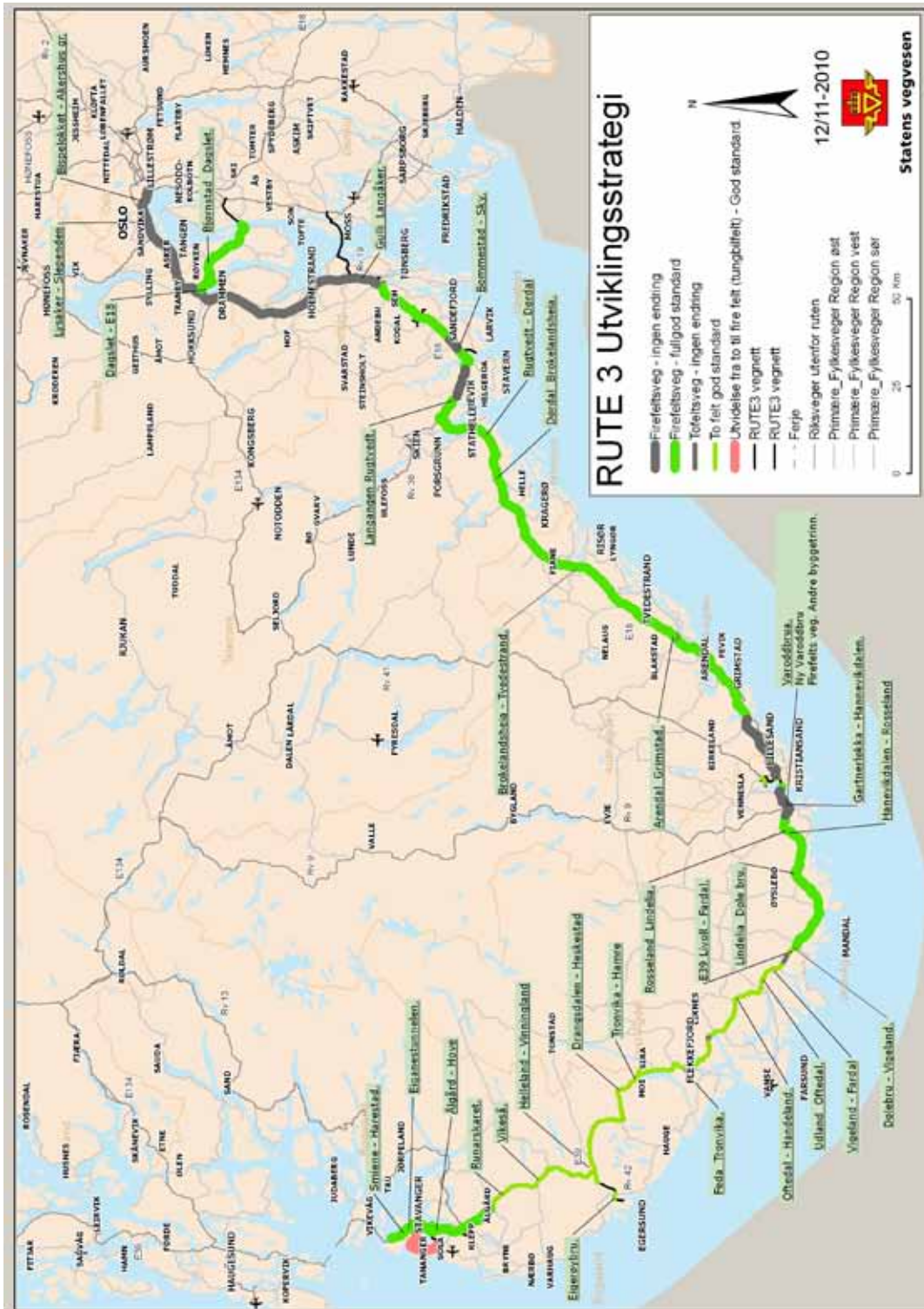
Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 19	Ferjekai	Rehabilitering og utbedring.	Periodisk fornyings- og investeringsbehov. Det investeres i inneværende periode.	40		20	20
	Bruer	Her er det et stort behov i første periode. En del tas i prosjekt		100	100		
	Anslått øvrig behov	Flere tunneler i Akershus på rv 23 med mer. Beløpet i pri 2 og 3 i stor grad avhengig av tunnelomfanget på "ny" E18 i Bærum og Asker.		1 000	200	300	500
SØR							
E39	Vatnebakken (Mandal, V-Agder)	Forbikjøringsfelt for østrettet trafikk. inkl. midtrekkverk.	Spesielt vanskelig bakke vinterstid. Trafikksikkerhet.	60	60		
E39	Reibakken (Mandal, V-Agder)	1,5 km forbikjøringsfelt i vestlig retning inkl midtrekkverk.	Framkommelighet spesielt vinterstid. Trafikksikkerhet.	45	45		
E39	Nulandsbakken (Flekkefjord, V-Agder)	Forbikjøringsfelt og midtrekkverk. Lengde 1,5 km.	Framkommelighet og trafikksikkerhet.	45	45		
E18	Fokserød/Kullerød (Vestfold)	Vegsystemet på Fokserød/Kullerød		25	25		
	Div. utbedr. tiltak, inkl. oppgradering tunneler						
VEST							
E39	Helleren-Kleivtjørn	Vegomlegging/vegutvidelse	Mindre utbedringer	85	85		
E39	Sandnes-Stavanger	Oppnå bedre trafikkavvikling, tilfartskontroll etc.	Framkommelighet	45	45		
	Gang- og sykkelveger						
ØST							
	Sammenhengende hovedsykkelnett i Oslo	Mangler 2,3 km på rute 3 (Rv 162 1,3 km, E18 1 km) for et sammenhengende Hovedsykkelvegnett i Oslo. Det er også behov for opprustning til høyere standard	Mangler sammenhengende hovedsykkelnett	150	150		

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 19	Rv 19 Patterød–Moss ferjekai	KVU i arbeid, behov for minst 1 km g/s-veg	Manglende sammenhengende sykkelnett. Arbeidsreiser	20	20		
	Sammenhengende Hovedsykkelnett i Akershus	Sammenhengende GSV mangler ca 2,7 km i Asker. I Bærum blir det meste ivarettatt av E18 prosjektet.	Mangler sammenhengende hovedsykkelnett	130	130		
	Anslått øvrig behov	Behov i tillegg til nevnt over		360	60	150	150
SØR							
	Diverse gang- og sykkelveger i Region sør			600	200	200	200
VEST							
E39	Vest-Agder grense–Moi	Gang- og sykkelveg, midtfelt, og kryssomlegging	Gang- og sykkelvegtiltak, trafikkikkerhetstiltak	50	50		
E39	Helleland (Skjerpe)–Krossmoen	Ny gang- og sykkelveg langs E39; vegutbedring; ombygging trafikkfarig kryss; oppgradering kontrollplass Krossmoen	Gang- og sykkelvegtiltak, trafikkikkerhetstiltak	45	45		
E39	Bjerkreim kommunegr–Skurve	Etablere g/s-veg 7,7 km	Gang- og sykkelvegtiltak.	50	50		
E39	Sandnes–Forus–Stavanger	Sykkeliiksveg, overføring av arbeidsreiser fra bil til sykkel.	Stort sykkeltiltak.	500	500		
E39		Diverse enkelte gang- og sykkelvegtiltak under 50 mill kr	Gang-/Sykkelvegtiltak	90	90		
	Trafikkikkerhet						
ØST							
Rv 19	Thorneløkka	Fotgjengerundergang	Ulykkespunkt	15	15		
Rv 19	Granli–Myra	Midtrekkverk	Møteulykker	3	3		
Rv 23	Nymøllåsen–x fv 152	Midtrekkverk	Møteulykker	40	40		
	Anslått øvrig behov	Inkludert varsling ved stenging av Oslofjordforbindelsen.	I tillegg til ovenfor	210	70	70	70

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
SØR							
E39	Kryssstiltak i Mandal	Ulvgejet og Mones kryssutbedring	Trafikksikkerhetstiltak	40	40		
E39	Fasselund–Vigeland (Lindesnes, V-Agder)	Forsterket midtoppmerking, nødvendig grøftebredde og etabl. av mykt sideterreng. Strekn. er 5,1 km lang.	Trafikksikkerhetstiltak	100	100		
E39	Oftedal–Skoland (Lyn-gdal, V-Agder)	Breddeutvide og forsterket midtoppmerking på to delstrekn. á ca 2 km. Div trafikksikkerhetstiltak på mellom-liggende strekning.	Trafikksikkerhetstiltak	120	120		
E39	Skjeggstad, vest for tunnelen (V-Agder)	Midtrekkverk på forbi-kjøringsstrekning, 700 m	Trafikksikkerhetstiltak	35	35		
	Diverse trafikksikkerhetstiltak			500	500		
VEST							
E39	Heskestad–Refsland–Årrestad	Forsterket midtoppmerking	Trafikksikkerhetstiltak	100	100		
E39	Helleland–Vikeså	Forsterket midtoppmerking	Trafikksikkerhetstiltak	90	90		
E39	Storesheia–Bue (fv 504)	Forsterket midtoppmerking	Trafikksikkerhetstiltak	60	60		
E39	Bue (fv 504)–Haraland - Vaulekrysset/Ålgård	Forsterket midtoppmerking	Trafikksikkerhetstiltak (finansieres med bompenger E39 Dalane)	75	75		
E39	Ålgård nord Statoilkrysset–Bogafjellkrysset	Forsterket midtoppmerking	Trafikksikkerhetstiltak	75	75		
E39	Smiene–Randabergveien	Breddeutvidelse	Trafikksikkerhetstiltak	50	50		
E39	Osilkrysset	Omlegging og stenging	Trafikksikkerhetstiltak	45	10	35	
E39	Hinnakrysset	Trafikksikkerhet, framkommelighet	Framkommelighet, trafikksikkerhetstiltak	70		70	

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
E39		Diverse enkelte trafiksikkerhetstiltak under 50 mill kr	Trafiksikkerhetstiltak	270	270		
Rv 44	Stangeland–Ganddal	Ny kontrollplass for tunge kjøretøy	Trafiksikkerhetstiltak	15	15		
Rv 502	Eiekrysset	Kryssjustering og utbedre gang- og sykkelkryssing, øke kapasitet, oversiktighet og bedre framkommelighet for myke trafikanter	Trafiksikkerhetstiltak	30	30		
E39	Hele strekning	Utbedring av mindre tiltak langs rute 3	Trafiksikkerhetstiltak	30	30		
Miljø- og servicetiltak							
ØST							
	Anslått behov	Midtrekkverk	Møteulykker	130	50	40	40
SØR							
	Diverse miljø- og servicetiltak i Region sør	Rasteplasser/kontrollplasser/universell utforming. Div miljøtiltak, samt opprusting av fredede kulturminner i statens eie		100	100		
VEST							
E39		Diverse enkelte miljø- og servicetiltak under 50 mill kr	Miljø- og servicetiltak	30	30		
E39		Rasteplasser/kontrollplasser/universell utforming	Miljø-/servicetiltak	20	20		
Kollektivtiltak og universell utforming							
ØST							
Rv 162	Rv 162 (Ring 1 i Oslo)	Sammenhengende kollektivfelt.	Framkommelighet for kollektiv, sammenhengende kollektivfelt	140	140		
E18	Rampe utløp av Operatunnelen - Skøyen	Behov for høystandard kollektivfelt begge veier.	Problem fremkom-/punktighet begge retninger der det ikke er koll.felt	60	60		
E18	Skøyen–Lysaker	Behov for kollektivfelt begge veier	Problem fremkom-/punktighet begge retninger der det ikke er koll.felt	90	90		
E18	Slependen–Asker	Behov for høystandard kollektivfelt begge veier	Problem fremkom-/punktighet begge retninger der det ikke er koll.felt	170		170	

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
E18	Asker–Buskerud grense	Behov for høystandard kollektivfelt begge veier	Problem framkom-/punktighet begge retninger der det ikke er koll.felt	310		310	
E18	Asker–Buskerud grense	Nye ekspressbussstoppesteder i påvente av "ny" E18 gjennom Asker. (Fusdal og Slependen)	Framkommelighet Koll og tilgjengelighet Koll	75	75		
	Anslått øvrig behov	Knutepunktutvikling og UU	24 stoppesteder og 3 knutepunkt (Nathionalteateret, Storgate, Skøyen/Sjølyst) med mer, i tillegg til kollektivsatsingen over	250	50	100	100
SØR							
E39	Diverse kollektivtiltak i Region sør	Eksisterende busslommer opprustes til universell standard, i tillegg suppleres noen nye busslommer. Knutepunkt. UU	Kollektivtiltak på strekninger der ny veg ligger noe fram i tid tiltak vil det være behov for å gjøre tiltak for de som reiser kollektivt.	30	30		
VEST							
E39	Solasplitten–Hinnakryset	Kollektivfelt på E39	Kollektivtiltak	300	300		
Kollektivtiltak og universell utforming							
E39		Diverse enkelte kollektivtiltak under 50 mill kr	Kollektivtiltak	30	30		
E39	Hele strekning	Tilrettelegging for ekspressbuser	Kollektivtiltak	10	10		
SUM				71 993–83 343	40 878	18 670	12 445



Riksvegrute 4a

Rute 4a omfatter E39 fra Harestad i Stavanger kommune, Rogaland, via Bergen til kryss med E136 ved Spjelkavik i Ålesund kommune, Møre og Romsdal. Ruta omfatter 6 ferjesamband. Flere av sambandene er sterkt trafikkert. Rute 4a inngår i Kyststamvegen og binder sammen byene Stavanger, Haugesund, Bergen og Ålesund. Flere nasjonale havner og luft-havner finnes langs ruta. Det er fire fellesstrekninger med andre ruter, hvorav fellesstrekningen på om lag 43 km med arm av rute 5c mellom Førde og Skei i Sogn og Fjordane er den lengste. Total lengde av ruta er om lag 605 km. Av dette er E39 om lag 565 km og tilknytningene om lag 40 km.

Ruta er viktig for bosetting og næringsliv. Det er lange strekninger med lave trafikkmengder og til dels dårlig standard. Ferjestrekningene blir oppfattet som barrierer for trafikantene. Trafikkmengden varierer sterkt. Lavest trafikk er det på ferjesambandet Folkestad–Volda, og høyest trafikk er det gjennom Bergen og Ålesund.

De viktigste utfordringene for ruta er redusert framkommelighet på grunn av lange partier med dårlig vegstandard og lange strekninger med redusert fart på grunn av dårlig standard kombinert med bosetting langs vegen. Det er dårlig framkommelighet for gjennomgangstrafikken og tungtrafikk i byområdene. Ferjesambandene gir redusert framkommelighet og høye avstandskostnader. I byer og tettsteder er det miljøutfordringer og barrierevirkninger for lokalmiljøet. Videre er det utfordringer for trafikkikkerhet, med møteulykker, utforkjøringsulykker og manglende tilbud for gående og syklende. Det er stort behov for skred-sikring. Videre er det stort vedlikeholdsforfall.

Det er ventet at den sterke trafikkveksten på ruta de siste 20 årene vil fortsette. Det er lagt opp til følgende strategier:

- Oppnå vegnormalstandard på hele ruta.
- Oppnå forbedret frekvens for ferjesambandene på ruta.
- Erstatte ferjesambandene suksessivt med faste samband.
- Etablere egne sykkelvegnett gjennom byområdene.
- Etablere sammenhengende gang- og sykkelvegnett der det er bosetting langs ruta.

Listene over prosjekter som prioriteres på denne ruta er svært omfattende og med store kostnader. For flere prosjekter og tiltak prioriteres en mindre del i gruppe 1, mens videreføring skjer i gruppe 2, evt. gruppe 3.

I gruppe 1 prioriteres bl.a. utvikling av ferjesambandene Mortavika–Arsvågen, Sandvikvåg–Halhjem, Oppedal–Lavik, Anda–Lote og Solevåg–Festøy, i første omgang med kortere frekvens mellom avgangene (20 min., evt. 15 min. rute). Sambandet Folkestad–Volda vil ikke

inngå i E39 etter åpningen av Kvivsvegen i 2012. I denne gruppa prioriteres også erstatning av ferjesambandet på Boknafjorden med fast samband («Rogfast») som forutsettes finansiert med en stor andel bompenger, og realisering av første etappe av fast samband over Bjørnefjorden («Hordfast») med delvis bompengefinansiering. På strekningen Vågsbotn–Langemyrene (kryss fv 269) prioriteres bygging av Nyborgtunnelen med delvis bompengefinansiering, samt en rekke tiltak som bl.a. omfatter rehabilitering av tunneler og trafikksikkerhet. Her prioriteres også ny veg på strekningene Eikefet–x fv 149 i Hordaland og fra Bogen til Grytåsvatnet og Moskog–Vassenden–Skei i Sogn og Fjordane. På strekningen Volda–Hovden i Møre og Romsdal prioriteres tunnel utenfor sentrum, og diverse programområdetiltak, i hovedsak trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger. Mellom Hovden og Rånes prioriteres omlegging av E39 mellom Furene og Rånes samt diverse programområdetiltak. I tillegg prioriteres et stort antall noe mindre prosjekter og tiltak, i hovedsak utbedringer av eksisterende veg.

I gruppe 2 prioriteres (med vært høye kostnader) andre etappe av «Hordfast» som gir ferjefri forbindelse ved Bjørnefjorden. Videre prioriteres andre etappe av ny veg utenom Førde (første etappe er mindre kostnadskrevende og prioriteres i gruppe 1). Det legges til grunn delvis bompengefinansiering. Strekningen Hopskrysset–Vågsbotn i Bergen, som også er prioritert i gruppe 1, utvikles med bl.a. sykkelvegnett, og det legges opp til rehabilitering av tunneler.

I gruppe 3 er hovedtyngden av kostnadene ved utbedring mellom Arsvågen og Aksdal plassert. Det legges opp til å bygge midtrekkverk på hele strekningen. På strekningen Haukås–Meatjønn i Hordaland legges det opp til å utvide vegen til 10 m bredde inkl. forsterket midtmarkering, og det settes av midler til å rehabilitere Bømlafjordtunnelen. I Bergen legges det opp til å bygge Mindetunnelen som vil erstatte strekningen Fjøsangerkrysset – Danmarks plass. Ferjesambandet Anda–Lote foreslås erstattet med bru over Nordfjorden. Det legges til grunn at en mindre andel av finansieringen skjer med bompenger. Strekningen Blindheim–Breivika i Ålesund bygges ut til firefelts veg.

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

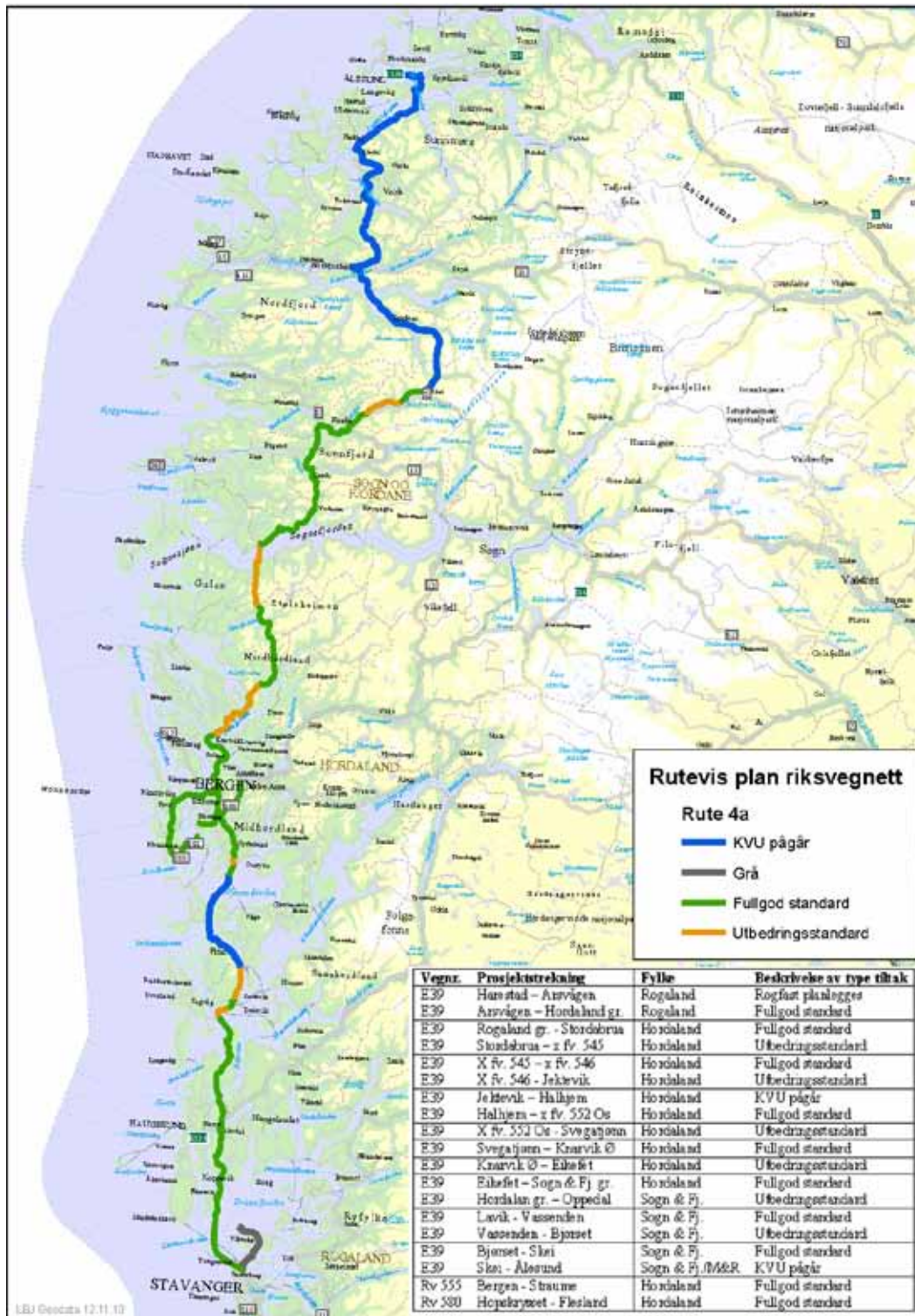
Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
E39	Harestad–Mortavika	Ingen tiltak nødvendig	Forutsetter at Rogfast blir bygd.				
E39	Mortavika - Arsvågen (Rogfast)	1. etappe: 15 min ferjefrekvens (kostnad 36 mill/år) 2. etappe: Fastlandssamband	Betra framkomst for næringsliv og persontransport	6 500			
E39	Arsvåg–Aksdal	Kryssutbedring. GS-veg Utbedring til 12,5 m breidde	Trafikksikkerhet alle grupper	1 230			900
		Rehabilitering tunnel					30
E39	Aksdal–Våg (KVU)	Utbedring til 12,5 m bredde med midtdelar	Trafikksikring gjennomgangstrafikk	180		180	
E39	Våg–Hordaland gr. (KVU)	Ubetring til 8,5 m breidde	Trafikksikring gjennomgangstrafikk	80			80
E39	Rogaland gr.-x fv 47 Haukås (KVU)	Utbedring til 10 m bredde med midtmarkering	ÅDT 3400 med sannsynlig kraftig trafikkøkning. Møteulykker.	155			155
E39	x fv 47 Haukås-x fv 545 Meatjønn (KVU)	2,5 km gs-veg + undergang Omkjøringsveg ved Førde Utbedring b=10 m til Valevåg	Betrets for mjuke trafikantar. Betre framkomst for gjennomgangstrafikken	605	80		225
		Rehabilitering Bømlafjordtunnelen					300
E39	x fv 545 Meatjønn-x fv 544 Ådland bru (KVU)	Ny veg på strekninga	Stor utbygging i området med stor trafikkauke. Ulukker	350	350		
E39	x fv 544–Sandvikvåg ferjekai (KVU)	Utbedring x fv 544–Agdestein til 10 m bredde med midtmarkering. GS-veg på strekningen.	Trafikksikring både for mjuke trafikantar og gjennomg.traf.	130	30	100	
E39	Sandvikvåg–Halhjem (Hordfast) (KVU)	1. etappe: 20/15 min ferjefrekvens (48 mill/år) 2. etappe: Hordfast - 1. fase 3. etappe: Hordfast - 2. fase	Betra framkomst for næringsliv og persontransport	10 000–20 000	8 000	12 000	
E39	Halhjem flk–Svegatjønn (KVU)	Breiddeutv. til 10 m med midtfelt til x til Os, Utbedring kryss	Trafikksikring for gjennomgangstrafikken	65	10	55	

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
E39	Hopskryset–Vågsbotn (KVU)	Sykkelvegnett Fjøsanger–Handelshøyskolen	Trafiktryggleik og framkomst for mjuke trafikantar	2 360	240		
		UU bussterminalen i Bergen.			100		
		Rehabilitering av tunnelar.				380	140
		Bygging av Mindetunnelen.	Betre framkomst (ÅDT 50 000) og betre bymiljø				1 500
E39	Vågsbotn–x fv 269 Lange-myrane	Bygging Nyborgtunnelen. Rehabilitering tunnelar.	Trafikksikring mjuke trafikantar. Framkomst for gjennomgangstrafikk	2 500	2 500		
E39	x fv 269 Langemyrane–Knarvik Ø.	Ny Haglesundet bru (to ekstra felt) og ny veg rundt Knarvik S. Midtmarkering mellom bruene	Trafikksikring både for gjennomgangstrafikk og mjuke trafikantar. Framkomst for gjennomgangstrafikk.	540	40		500
E39	Knarvik Ø–Eikefet	G/s-veg Knarvik øst–Leknes. Utbetring Knarvik Ø–Leknes til 10 m med midtmarkering. Tunnelrehabilitering.	Trafikksikring både for gjennomgangstrafikk og mjuke trafikantar. Framkomst gjennomgangstrafikk	490	100		100
E39	Eikefet–x fv 149 Modalen	Ny veg (kan verte oppstarta i 2010–13)	Trafikksikring og framkomst gjennomgangstrafikk.	700	700		
E39	x fv 149 Modalen–Sogn og Fjordane gr	Utvide tunnelane frå Matre mot Sogn gr. med krabbefelt Rehabilitering tunnelar	Trafikksikring og framkomst gjennomgangstrafikk.	450		200	250
E39	Hordaland gr–Oppedal	Rehabilitering og utviding tunnelar.	Trafikksikring og framkomst gjennomgangstrafikk.	255		255	
E39	Oppedal–Lavik	20min ferjefrekvens (20 mill/år) Reserveferjekai Oppedal og ny ferjekai Lavik	Betre framkomst, betre driftsstabilitet i sambandet og betra trafikavvikling på ferjekaiene.	150	150		
E39	Lavik–Torvund	Breiddeutviding til 8,5m vegbreidde 3,5 km frå Lavik. Rassikring Avestoen.	Trafikksikring og framkomst gjennomgangstrafikk.	175	140	35	
E39	Torvund–Vadheim–Sande	Ny veg frå Bogen til Grytåsvatnet. Rehabilitering av tunnelar	Betre framkomst. Betre trafikksikring for gjennomgangstrafikk og mjuke trafikantar	675	500		175
E39	Sande–Langeland	Breiddeutviding til 8,5 m med gs-veg langs bussetnad	Betre framkomst. Betre trafikksikring for gjennomgangstrafikk og mjuke trafikantar.	135	15	120	

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
E39	Langeland–Moskog	Ny veg utanom Førde. GS-veg, trafikkis- kring og kollektivterminal i Førde	Framkomst for gjennomgangstrafikken. Trafikksikring alle trafikantar. Universell utforming av kollektivknute- punkt.	1 800	300	1 500	3
E39	Moskog–Vassenden	Ny veg på strekninga	Betra framkomst. Trafikksikring for gjen- nomgangstrafikken og mjuke trafikantar.	450	450		
E39	Vassenden–Skei	Utbetne strekninga Bjørset – Skei til 8,5 m med gs-veg Breiddeutv. Vassenden - Bjørset	Betra framkomst. Trafikksikring for gjen- nomgangstrafikken og mjuke trafikantar.	650	400		250
E39	Skei–Klakegg (KVU)	Utbetning til 8,5 m med gs-veg Oppgradert bussterminal	Betra framkomst. Trafikksikring for gjennomgangstrafikken og mjuke trafikantar.	115	75	40	
E39	Klakegg–Byrkjelo (KVU)	Sanering avkøyrsls og gs-veg ved Bergheim. Bru Våtedalen. Utbetning til 8,5 m med gs-veg	Betra framkomst. Trafikksikring for gjennomgangstrafikken og mjuke trafikantar.	360	80		280
E39	Byrkjelo S–Reed V (KVU)	Utbetning Byrkjelo og Reed sentre. Utbetne til 8,5 m breidde og gs-veg heile strekninga	Betra framkomst. Trafikksikring for gjennomgangstrafikken og mjuke trafikantar.	190	190		
E39	Reed V–Kleivedammen (KVU)	Utbetning Jarbu og Gullkista Ut- betning heile strekninga til 8,5 m breidde	Betra framkomst. Trafikksikring for gjennomgangstrafikken.	480	230	250	
E39	Kleivedammen–Anda (KVU)	Utbetning siste 1,8 km til 8,5 m bre- idde og betne kurvatur Bussterminal Sandane	Gruppe II	45	5	40	
E39	Anda–Lote (Feirjeavløsning) (KVU)	1. etappe: 20 min ferjefrekvens (20 millår), ferjekai nr. 2 på Lote og Anda og ombygging x fv 698 2. etappe: Bru over Nordfjorden	Betra framkomst	170	170		
E39	Lote–Hjelle/Nor (KVU)	GS-veg til Hjelle bru	Trafikksikring mjuke trafikantar.	535	30		5 000

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
		Ny Lotetunnel	Fjerning av høydebegrensning (h=4m) gir bedre framkomst.		500		
		Oppgradering av bussterminal			5		
E39	Hjelle-Kjøvs bru (KVU)	Utbetring Hjelle-Kjøvs bru m/gs-veg. Breiddeutviding til 8,5 m. Ref rute 6c mht tiltak i prior 1.		550			550
E39	Kjøvs bru-Grodås (KVU)	Utbetring Kjøshammertunnelen. Utbetring til 8,5 m vegbredde med 5 km gs-veg mot Grodås.		240	100	140	
E39	Fyrde i Austefjorden-Volda (KVU)	Breiddeutviding til vegnormalstandard	Framkomst - TS	200		200	
E39	Volda-Hovden (KVU)	Tunnel utanom sentrum	Framkomst TS mjuke trafikkantar	600	500		
		Kryssutbetringar, kurvetiltak og andre TS-tiltak			50		
		Sykkelvegnett, miljøgate og andre mindre tiltak			50		
E39	Hovden-Rjånes (KVU)	Ny trase Furene - Rjånes	Framkomst TS mjuke trafikkantar	600	500		
		Kryssutb. og andre TS-tiltak			50		
		Sykkelvegnett, miljøgate og andre mindre tiltak			50		
E39	Rjånes-Festøy (KVU)	Utbetring til 8,5 m bredde Rassikring, gs-veg	Framkomst TS mjuke trafikkantar	400	50	350	
E39	Solevåg-Festøy (KVU)	1. etappe: 20 min ferjefrekvens (20 mill/år) Ombygging ferjekai. 2. etappe: Ferjeavløsning Storfjorden/Sulafjorden.	Framkomst	50	50		9 000
E39	Solevågseidet lindheim (KVU)	Bygging av midtrekkverk. Ombygging av kryss til planfrie. 4-felts veg	Framkomst TS	600	100		500

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Prioritet		
					1	2	3
E39	Blindheim–Breivika (KVU)	Ombygging av kryss til planfrie. TS-tiltak. firefelts veg	Framkomst TS	1 100	100		1 000
Rv 555	Sotrabrau–Straume	Kollektivfelt, 5,4 km Utbedring kryss Knarrevik	Framkomst kollektivtrafikk	180	180		
Rv 555	Drotningvik–Breivikskiftet	Kollektivfelt begge retninger, 1 km.	Framkomst kollektivtrafikk	100	100		
Rv 555	Nytt Sotrasamband	Ny veg		5 000	5 000		
Rv 580	Rådalskryssset–Flesland	GS-veg Lagunen - Rådalskryss Toplanskryss ved Sandsli og Kokstad – Flesland.	Kapasitetsproblem	210	10	200	
Rv 580	Birkelandsskiftet–Flesland	Utbygging til fire felt	Kapasitetsproblem	50		50	
Rv 580	Hop–Kokstad	Sykkelveg på strekninga	TS og kapasitetsproblem sykkel.	100	100		
Programområdetiltak							
E39	Harestad–Ålesund	Programområdetiltak i 1. prior.		2 000	2 000		
Rv 555	Nygårdstangen–Straume	Programområdetiltak i 1. prior.		100	100		
Rv 580	Hop–Flesland	Programområdetiltak i 1. prior.		100	100		
SUM				60 700–99 750	26 380	13 345	20 975



Riksveggrute 4b

Rute 4b omfatter E39 fra Spjelkavik i Ålesund i Møre og Romsdal til kryss med E6 ved Klett i Sør-Trøndelag. Ruta omfatter ferjesambandene Vestnes–Molde over Moldefjorden og Kane-straum–Halsa over Halsafjorden. Rute 4b utgjør nordre del av Kyststamvegen der søndre del inngår i rute 4a Stavanger–Bergen–Ålesund. Total lengde av ruta er om lag 270 km.

Ruta har varierende standard pr. i dag. Trafikkmengden varierer fra om lag 900 kjøretøyer pr. døgn ved Vinjefjorden til om lag 15 000 kjøretøyer pr. døgn på en kort strekning i Molde.

De største utfordringene på ruta er at store deler av strekningen mellom Øygarden og Bårds-haug er smal og svingete med lav framkommelighet for næringslivets transporter. Lange strekninger på ruta har nedsatt fartsgrense på grunn av mye randbebyggelse. På de mer trafikkerte strekningene mellom Molde og Hjelset og mellom Breivika og Sjøholt er det stor risiko for møteulykker. Gjennom de mindre tettstedene Sjøholt, Hjelset, Liabø og Vinjeøra er vegen smal og svingete. Her er det også konflikter med gang- og sykkeltrafikken. På ferjesambandet over Halsafjorden er det i perioder gjenstående kjøretøyer.

I transportkorridoren er det også en sterkt trafikkert skipsled med havner i Ålesund, Molde, Kristiansund, Tjeldbergodden, Orkanger og Trondheim. Hurtigruta trafikkerer strekningen og anløper Ålesund, Molde, Kristiansund og Trondheim. Alle sentrale havner nær denne ruta har god tilknytning til riksvegnettet.

I gruppe 1 prioriteres utbedring og ombygging av strekningen mellom Betna i Halska kommune og Vinjeøra i Hemne kommune (på grensen mellom Møre og Romsdal og Sør-Trønde-



lag). Dessuten prioriteres utbedring av den smale og svingete strekningen Øygarden–Kane-straum og omlegging mellom Høgkjølen og Bårdshaug. For å forbedre trafiksikkerheten prioriteres ombygging på strekningen Lønset–Hjelset der det er mye randbebyggelse, og strekningen Borstadsetra–Dyrgrava som representerer et markert standardbrudd. Forutsatt tilslutning til delvis bompengefinansiering foreslås et statlig bidrag på 20 pst. til en bypakke for Molde. Det foreslås midler til forbedret tilbud på de to fjordstrekningene. Valg av konsept blir trolig behandlet av Regjeringen i 2012. Videre prioriteres raste- og hvileplasser for tungtransporten ved Digernesskiftet, Molde, Aspøya og Stormyra og midler til fergekaiar og krabbefelt over Ørskogfjellet.

I gruppe 2 prioriteres strekninger som er viktige for næringslivets transporter og som har brukbar standard i dag, men som på sikt forventes å få trafikk tall som medfører behov for utbygging til fullgod standard. Strekninger med problemer i forhold til veggeometri, randbebyggelse og miljø prioriteres i denne gruppen. Her prioriteres også utvidelse av innfartsvegen til Molde til firefelts veg (strekningen Lingedalen–Årø).

I gruppe 3 inngår strekninger hvor man kan leve med dagens standard i lengre tid, men hvor det trengs tiltak i løpet av 30-årsperioden for å oppfylle den utbyggingsstrategien som er valgt. Dette kan for eksempel gjelde høytrafikkerte veger med god framkommelighet og sikkerhet, men som med tiden må bygges ut til firefelts veg. Det er aktuelt med midlertidige trafiksikkerhetstiltak i påvente av utbygging. I gruppe 3 er også enkelte strekninger med lav trafikk og lavt prioriterte gang- og sykkelvegstreknin ger plassert.

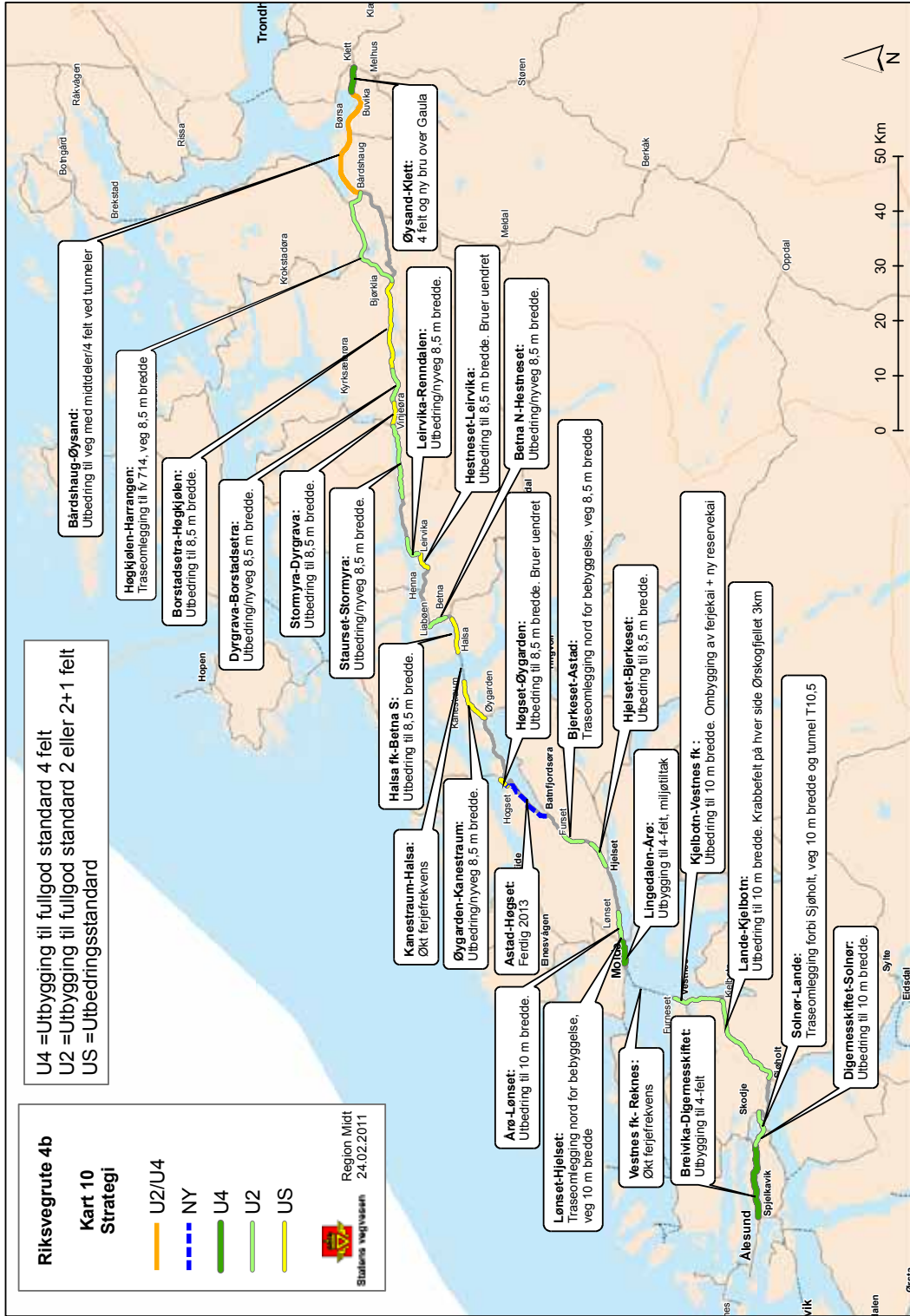
En utviklingsstrategi for ruta og foreløpige prioriteringer vises i tabell og kart nedenfor:



Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grup- per av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
E39	Breivika–Digernesskiftet (13,5 km) (KVU)	Breddeutvidelse m/midtdeler til firefelt	Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet ved å bygge en parallell trase.	1 600			1 600
E39	Digernesskiftet–Solnør (7,0 km) (KVU)	Utbygging til tofelts veg med bredde 10,0 m nær/i eksister- ende trase	Eksist. kurvatur dårlig. Bedre trafiksikker- het og framkommelighet.	300			300
E39	Solnør–Lande (7,0 km) (KVU)	Trasemlegging forbi Sjøholt med utbygging av tofelts veg med bredde 10,0 m	Bedre trafiksikkerhet og framkomme- lighet. Vanskelig å utbedre eksisterende traseé	500		500	
E39	Lande–Kjelbotn (18,3 km) (KVU)	Bygging av forbikj.felt 1,5 km på hver side av Ørskogfjellet (50 mill.kr). Breddeutvidelse fra 7,5 m til 10,0 m (200 mill.kr).	Bedre framkommelighet og sikrere for- bikjøringer ved kødannelse i stigningene. Standardkrav ihht ny hb 017	350	100		250
E39	Kjelbotn–Vestnes fk (9,5 km) (KVU)	Breddeutvidelse til 8,5 m til 10 m. Ombygging av fergekaia ink reservekai.	Bedre trafiksikkerhet og framkomme- lighet.	150	50		100
E39	Romsdalsfjorden (KVU)	Etappe 1: 20 min avganger (25–75 milli./år) Etappe 2: Ferjeavløsning	Økt fergefrekvens og reduserte transport- kost.	10 000– 12 000		10 000	
E39	Reknes –Lingedalen (3,0 km) (KVU)	Ny fergekai vest for sentrum og tunnel (T9,5) under Molde sentrum	Reduserte transport-kostnader pga kortere fergestrekning.	600	600		
E39	Lingedalen–Årø (4,2 km) (KVU)	Ombygging til firefelts veg med planskilte kryss, miljøkul- vert m.m.	Bedre trafiksikkerhet og framkomme- lighet. Miljøkulvert for boområde	2 000	500	1 500	
E39	Årø–Lønset (5,5 km) (KVU)	Breddeutvidelse fra 8,5 m til 10,0 m	Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet	400			400

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller gruppe per av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
E39	Lønset–Hjelset (Oppdøl) (8,6 km) (KVU)	Utbygging/omlegging nord for bebyggelsen	Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet når vegen flyttes fra randbebyggelsen	400	400		
E39	Hjelset–Bjerkeset (11,2 km) (KVU)	Breddeutvidelse fra 7,0 m til 8,5 m	Bedre trafiksikkerhet ved økt vegbredde	100			100
E39	Bjerkeset–Astad (7,0 km) (KVU)	Traseomlegging m/8,5 m bredde forbi Batnfjordsøra.	Øke tillatt hastighet fra ca 60 km/t til 80 km/t. Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet	300		300	
E39	Astad–Høgset (8,0 km) (KVU)	Ingen tiltak					
E39	Høgset–Øygarden (15,0 km) (KVU)	Breddeutvidelse fra 7,5 m til 8,5 m (bruer uendret)	Bedre trafiksikkerhet med større vegbredde.	150			150
E39	Øygarden–KaneStraum (8,7 km) (KVU)	Utbedring og trase-omlegging m/ 8,5 m bredde forbi Beit-eråsen	Bedre framkommelighet og trafiksikkerhet både for lokalmiljøet og vegtrafikken.	250	250		
E39	Halsafjorden (KVU)	Etappe 1: 20min avganger (15 mill/år) Etappe 2: Ferjeavløsning	Økt fergefrekvens og reduserte transportkost.	4 000–10 000	4 000		
E39	Halsa fk–Betna S (6,5 km) (KVU)	Utbedring og breddeøkning til 8,5 m	Jevnere kurvatur gir bedre trafiksikkerhet.	100		100	
E39	Betna N–Hestneset (16,4 km) (KVU)	Utbedring, utbygging (omlegging) og breddeøkning til 8,5 m	Omlegging i ny trasé innenfor Liabø gir betydelig kortere veg og bedre trafiksikkerhet.	600	600		
E39	Hestneset–Leirvika (3,5 km) (KVU)	Breddeutvidelse fra 7,5 m til 8,5 m (bruer uendret)	Bedre trafiksikkerhet med større vegbredde.	50			50
E39	Leirvika–Stormyra x fv 680 (35,5 km)	Utbedring, omlegging og breddeøkning til 8,5 m	Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet når dagens smale veg utvides.	400	400		

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller gruppe per av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
E39	Stormyra–Dyrgrava (4,5 km)	Bredeutvidelse fra 7m til 8,5 m	Bedre trafikksikkerhet med større vegbredde.	50			50
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 trafikksikkerhet.	100	100		
E39	Borstadsetra–Høgkjølen (21,5 km)	Bredeutvidelse fra 7m til 8,5 m	Bedre trafikksikkerhet med større vegbredde.	150			150
E39	Høgkjølen–Harangen (10,2 km)	Utbygging til 8,5 m bredde med traseomlegging til kontakt med Fv. 714 ved Stokkhaugen og tunnel gjennom Harangshammeren.	Eksisterende veg har svært dårlig kurvatur og bæreevne i tillegg til mye randbebyggelse. Ny trase gir vesentlig bedre trafikksikkerhet og framkommelighet.	400	400		
E39	Harangen–Bårdshaug (11,0 km)	Utbedring og breddeøkning til 8,5 m fram til Gjølme, deretter 10 m.	Bedre trafikksikkerhet og framkommelighet når dagens smale veg med delvis ujevn kurvatur utbedres.	250		250	
E39	Bårdshaug–Øysand (22,4 km)	Utbygging for breddeutvidelse m/ midtdeler til 1+2 felt (14,5 m). På tunnelstrekningene (10,6k m) må det bygges nytt 2-felts løp.	Trafikkmengdene som forventes krever midtdeler for å oppnå tilstrekkelig trafikksikkerhet.	1 300		800	500
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 trafikksikkerhet og framkommelighet	500			500
Programområdetiltak							
E39	Div mindre tiltak			500	300	100	100
E39	Gang- og sykkelveger			500	300	100	100
SUM				26 000–34 000	15 000	20 650	4 350



Riksvegrute 4c

Rute 4c omfatter rv 9 Kristiansand–Haukeli, rv 13 Jøsendal–Voss, rv 13 Vinje–Vangsnes og rv 55 Hella–Sogndal. Lengden av ruta er til sammen om lag 445 km gjennom fem fylker (Vest-Agder, Aust-Agder, Telemark, Hordaland og Sogn og Fjordane). Hardangerbrua vil bli en del av ruta når den åpnes for trafikk i 2013. Prosjektet erstatter ferjesambandet Brimnes–Bruravik og forkorter ruta med om lag 8 km. For øvrig er ferjesambandet Vangsnes–Hella på rv 55 det eneste på rute 4c.

Vel 100 km av ruta er smalere enn 6 m (mangler gul midtlinje). I utredningen er det lagt en utbedringsstrategi med 8,5 m vegbredde til grunn for utviklingen av ruta.

KVU for Kristiansandsregionen pågår. Denne skal avklare prinsipielle løsninger for videre utbygging av transportsystemet i Kristiansandsregionen, herunder Samferdselspakken Fase 2. I henhold til fremdriftsplanen skal KVUen leveres i mars 2011. Det gjenstår da høring og KS1. Flere av konseptene påvirker strekningen Gartnerløkka–Krossen på rv 9. I utredningen er det ikke foreslått tiltak eller gjort samfunnsøkonomiske beregninger av KVU-strekningen.

Til grunn for prioriteringene i gruppe 1 ligger de strategier og tiltak som bidrar til å løse de viktigste utfordringene og sørger for god måloppnåelse. Dette innebærer at de strekningene med dårligst standard tas først, samt satsing på å ta igjen forfallet på vegnettet og å utføre midlertidige tiltak i påvente av investeringstiltak dersom disse ligger langt fram i tid. I tillegg er det aktuelt å gjennomføre en rekke tiltak innenfor programområdene. Enkelte større utbedringsstrekninger prioriteres i gruppe 1, blant annet utbedring av første del av rv 9 mellom Skomedal og Hovden i Setesdal, en strekning på til sammen vel 100 km. Her mangler



det i dag gul midtlinje. I gruppe 1 inngår videre utbygging av delstrekningen Jøsandal–Hildal som er en del av strekningen Jøsandal–Odda. Det prioriteres å bygge ut en om lag 7 km lang tunnel som på en skredutsatt strekning. Det legges til grunn delvis bompengefinansiering. I gruppe 1 inngår også bygging av en om lag 15 km lang tunnel på Vikafjellet som vil gi bedre framkommelighet og bedre regularitet på vinteren. Videre ligger skredsikring ved Tyssedal inne i gruppe 1.

I gruppe 2 defineres strekninger som anses viktige å få utbedret i løpet av en tjuårsperiode. I gruppe 2 (framfor gruppe 3) er det plassert strekninger som har høy samfunnsøkonomisk nytte. I tillegg er det lagt vekt på å utbedre strekninger med lavest standard. Her inngår utbedring av strekningene Mosby–Homsteane og Aust-Agder grense–Evje, samt utbedring av den dårlige kurvaturen fra Aust-Agder grense til Haukeli i Telemark. I tillegg prioriteres skredsikring av rv 13 i Vik i Sogn og Fjordane.

I gruppe 3 defineres strekninger hvor man kan leve med dagens standard en lengre tid, men der tiltak anses nødvendig i en trettiårsperiode for å oppnå sammenhengende, tilfredsstillende standard. Utbedring av rv 9 og strekningen Homsteane–Aust-Agder grense samt strekningen Evje–Skomedal–Hovden–Telemark grense. Det legges opp til å utbedre hele den skredutsatte strekningen mellom Odda og Bu og gjenstående utbedringer mellom Bu og Voss på rv 13, og den gjenstående delen mellom Vinje og Vik. Mellom Vik og Sogndal prioriteres utbedring av hele strekningen i gruppe 3.

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



Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 9	Gartnerløkka– Kristiansand (KVU)	Definering av tiltak aventer KVU Kristiansandregionen	Aventer KVU Kristiansandregionen				
Rv 9	Mosby–Aust-Agder gr	Pri 1: TS-utbedringer Pri 2: Fullgod standard (S4) på strekningen Mosby -Homsteane, 10 m vegbredde inkl midtmerking. Pri 3: Utbedringsstandard Homsteane - Aust- Agder gr, D2, 8,5 m	TS TS og framkommelighet TS og framkommelighet	880	5	175	700
Rv 9	Vest-Agder gr–Evje	Pri 1: TS-utbedringer, g/s-veg Pri 2: Utbedringsstandard hele strekningen, D2, 8,5 m.	TS TS og framkommelighet.	355	29	326	
Rv 9	Evje–Skomedal	Pri 1: Tunnelutbedring, TS, rundkjøring Pri 3: Utbedringsstandard hele strekningen, D2, 8,5 m. Helhetlig standard.	TS, tettstedsforbedring, tunnel TS og framkommelighet.	916	94		822
Rv 9	Skomedal–Hovden	Pri 1: Tiltak fra Setesdalsrådet (Setesdalpakka): Tettstedsforbedring og TS, utbedringsstandard på strekninger uten gul midtstripe. Pri 3: Utbedring på resten av strekningen (helhetlig standard).	TS og framkommelighet. Tiltak for myke trafikanter TS og framkommelighet.	1 800	840		960
Rv 9	Hovden– Telemark gr	Pri 1: TS-utbedringer og omkjøringsveg Hovden. Pri 3: Utbedringsstandard 8,5 m vegbredde.	TS og framkommelighet og helhetlig standard.	295	25		270
Rv 9	Aust-Agder gr–Haukeli	Pri 2: Utbedringsstandard 8,5 m vegbredde.	TS og framkommelighet.	470		470	

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 13	Jøsedal – Odda S	Pri 1: 7 km tunnel Jøsedal-Hildal, med dagløsning ved Låtefoss. Pri 3: 7 km utbedring til vegbredde 8,5 m	Skredfare og bredde/kurvatur Bredde/kurvatur	960	830		130
Rv 13	Odda S–Bu	Pri 1: Skredsikring Odda-Tyssedal Pri 3: Utbedring til bredde 7,5 m, skredsikring	Skredfare og bredde/kurvatur Skredfare og bredde/kurvatur	1 880	200		1 680
Rv 13	Bu–Voss	Pri 1: Skredsikring Øvre Granvin Pri 2: Rehabilitering av Vallaviktunnelen Pri 3: Utbedring til bredde 8,5 m	Skredfare og bredde/kurvatur Krav til tunneler	770	300	230	240
Rv 13	Vinje–Vik S	Pri 1: 15 km tunnel Vikafjellet Pri 3: Utbedring til bredde 8,5 m	TS og framkommelighet Vinterregularitet	2 100	1 600		500
Rv 13 Rv 55	Vik S–Sogndal	Pri 1: Sentrumstiltak Vik og Leikanger Pri 2: Skredsikring Vik Pri 3: Utbedring til bredde 8,5 m, sykkelkulder	Skredfare og bredde/kurvatur Miljø og TS Skredfare og bredde/kurvatur TS og redde/kurvatur	1 690	60	510	1 120
Rv 9 Rv 13 Rv 55	Hele ruta	Skredsikring, utover Deildo, Øvre Granvin og Tyssedal, jf egen spesifikasjon.	Skredpunkter med prioriteringsfaktor større enn 4,0.	280		280	
Programområdetiltak							
	Hele ruta	Diverse programområdetiltak	TS, miljø, g/s-strekninger m.m. Holdeplasser, uu	450	100	200	150
SUM				12 846	4 083	2 191	6 572





Helsingin Kaupunki

Ytterli

ytterli.

ALKA & SPUNNEN AS

Riksvegrote 5a

Rute 5a omfatter E134 fra Drammen til Haugesund og videre til Haugesund lufthavn og Karmøy havn. Rv 13 innenfor ruta går fra kryss med E39 i Sandnes kommune til E134 ved Håra i Røldal kommune. Her inngår de to ferjestrekingene Lauvvik–Oanes og Hjelmeland–Nesvik (- Ombo). Rv 36 starter ved kryss med E18 i Porsgrunn kommune og ender ved kryss med E134 i Seljord kommune. Rv 41 starter ved kryss med rv 451 i Kristiansand kommune og ender ved kryss med E134 i Kviteseid kommune. Total lengde av ruta er om lag 940 km. Av dette er E134 om lag 465 km og tilknytningene om lag 475 km.

E134 er den sørligste av høvfjellsoverganger mellom Østlandet og Vestlandet. E134 har forbindelse til kyst- og fjordstrøk i Sunnhordland og Nord-Rogaland. På østsiden av fjellet har ruta tilknytning til folkerike områder i Grenland og nedre Buskerud, samt til større og mindre tettsteder i Telemark for øvrig. E134 har nasjonal betydning for næringslivet. Tungtrafikkandelen over Haukeli er om lag 20 pst. Strømsåstunnelen i Drammen er det mest trafikkerte stedet på ruta med en årsdøgntrafikk på over 18 000 kjøretøyer. Rv 13 innenfor ruta har primært en regional og lokal betydning for Ryfylke. Vegen er adkomst til turistmål i



Ryfylke, bl.a. Preikestolen. Ryfylkeforbindelsen (Ryfast) er under planlegging og vil erstatte ferjesambandet Lauvvik–Oanes samt fylkesvegsambandet Stavanger–Tau. Rv 36 har bl.a. en funksjon som forbindelse mellom E134 og Grenlandsområdet. Rv 41 er en del av transportkorridoren mellom Telemark og Sørlandet. Vegen er viktig for turisme.

Det er lagt opp til følgende strategier for utvikling av ruta:

- For hele E134 legges det opp til vegnormalstandard
- Der det ligger til rette for utbedringsstandard på 13, rv 36 og 41 aksepteres dette
- For å unngå møteulykker satses det på midtrekkverk på de mest trafikksterke strekningene
- Det satses på tiltak for myke trafikanter i tettsteder/bymessige områder langs E134 i påvente av omlegging av E134 utenom tettstedet
- Det legges opp til eget sykkelvegnett gjennom byområdene for å bedre framkommeligheten for denne trafikantgruppen
- Der det er bosatte langs ruta legges det opp til sammenhengende gang- og sykkelvegnett

I gruppe 1 prioriteres utvidelse av E134 mellom Drammen og Mjøndalen fra to- til firefelts veg og bygging av ny firefelts veg gjennom Kongsberg på strekningen Damåsen–Saggrenda (bundet prosjekt ift Statens vegvesens handlingsprogram/planleggingsprogram for perioden 2010–2019). Videre prioriteres prosjektet Gvammen–Århus på E134 i Telemark (også bundet prosjekt ift handlingsprogrammet). På E134 prioriteres også ny veg på strekningen Seljestad–Liamyrane–Uleåvatn (Haukeli) med delvis bompengefinansiering, samt de dårligste partiene med mindre enn 6 meters vegbredde i Etne og Vindafjord kommuner og midtrekkverk fra Aksdal til Haugesund. Ryfast forutsettes gjennomført. Prosjektet forutsettes finansiert med bompenger samt en mindre andel lokale tilskudd. Som en videreføring av Ryfast prioriteres flere prosjekter og tiltak på rv 13 i Rogaland, bl.a. skredsikring ved Tysdalsvatnet (bundet prosjekt ift Prop. 1 S (2010–2011)). På rv 13 prioriteres også flere prosjekter og tiltak på strekningen Berge–Håra i Rogaland og Hordaland.

I gruppe 2 er ført opp videreføring av prosjekter og tiltak på strekningen Solbakk–Hjelmelandsvågen i Rogaland. Her inngår også omlegging av E134 på strekningen Åmot–Vinjesvingen i Telemark.

I gruppe 3 er ført opp utvidelse av E134 mellom Mjøndalen og Damåsen fra to- til firefelts veg og prosjekter, tiltak på E134 mellom Jøsendal og Lauareid i Hordaland, bl.a. rassikring og rehabilitering av tunneler. Videre er ført opp utbedringer og bygging av gang- sykkelveg på E134 mellom Knaphus og Våg i Rogaland. På rv 13 er ført opp bl.a. utbedringer av diverse strekninger mellom Hjelmelandsvågen og Berge i Rogaland.

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

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
E134	Drammen–Mjøndalen	Utvidelse fra 2 til 4 felt langs dagens veg (S9)	Høy ÅDT, bedre sikkerhet. Redusert vegstandard.	1 450	1 450		
E134	Mjøndalen–Damåsen	Utvidelse fra 2 til 4 felt langs dagens veg (S8)	Bedre sikkerhet og framkommelighet. Høy ÅDT	1 850			1 850
E134	Middeler rest Mjøndalen–Damåsen	Utvidelse til 2/3-felt og midtdeler	Trafikksikkerhet. ÅDT > 10000	400	400		
E134	Damåsen–Saggrenda	Ny 2-4 felt veg gjennom Kongsberg	Binding i NTP	1 400	1 400		
E134	Kongsberg–Gvammen (KVU)	Avklares i KVU					
E134	Gvammen–Århus	Ny 2-felt veg/tunnel (T9,5) i ny trase	Binding i NTP	1 100	1 100		
E134	Århus–Seljord	Utbedring av eksisterende veg	Trafikksikkerhet, redusere standardsprang	85	85		
E134	Seljord–Åmot	Trinn 1: Utbedring eksist. veg, 4 delpar-seller m bompenger 1)	Bedre framkommelighet	530	320		
		Trinn 2: Utbedring av eksisterende veg (reststrekning)	Bedre framkommelighet		90	120	
E134	Åmot–Vinjesvingen	Ny veg i ny trase (S3)	Bedre framkommelighet spes. vinterstid	450	450		
E134	Vinjesvingen–Haukeligrond	Utbedring (US2) til 8,5 m av eksisterende veg	Bedre framkommelighet	110			110
E134	Haukeligrond–Hordaland gr	Utbedring (US2) til 8,5 m av eksisterende veg	Bedre framkommelighet	460			460
E134	Telemark gr. (Ståvatn)–Seljestad–Jøsendal	Diverse tiltak, gs-veg, kjettingplasser, utb. skråninger	Trafikksikkerhet	4 430	30		
		Ny veg Seljestad–Liamyrane og Liamyrane–Ulevåvatn	Bedret framkommelighet for gjennomgangstrafikken		4 000		
		Ny veg Grostøl–Seljestad	Bedret framkommelighet for gjennomgangstrafikken				400

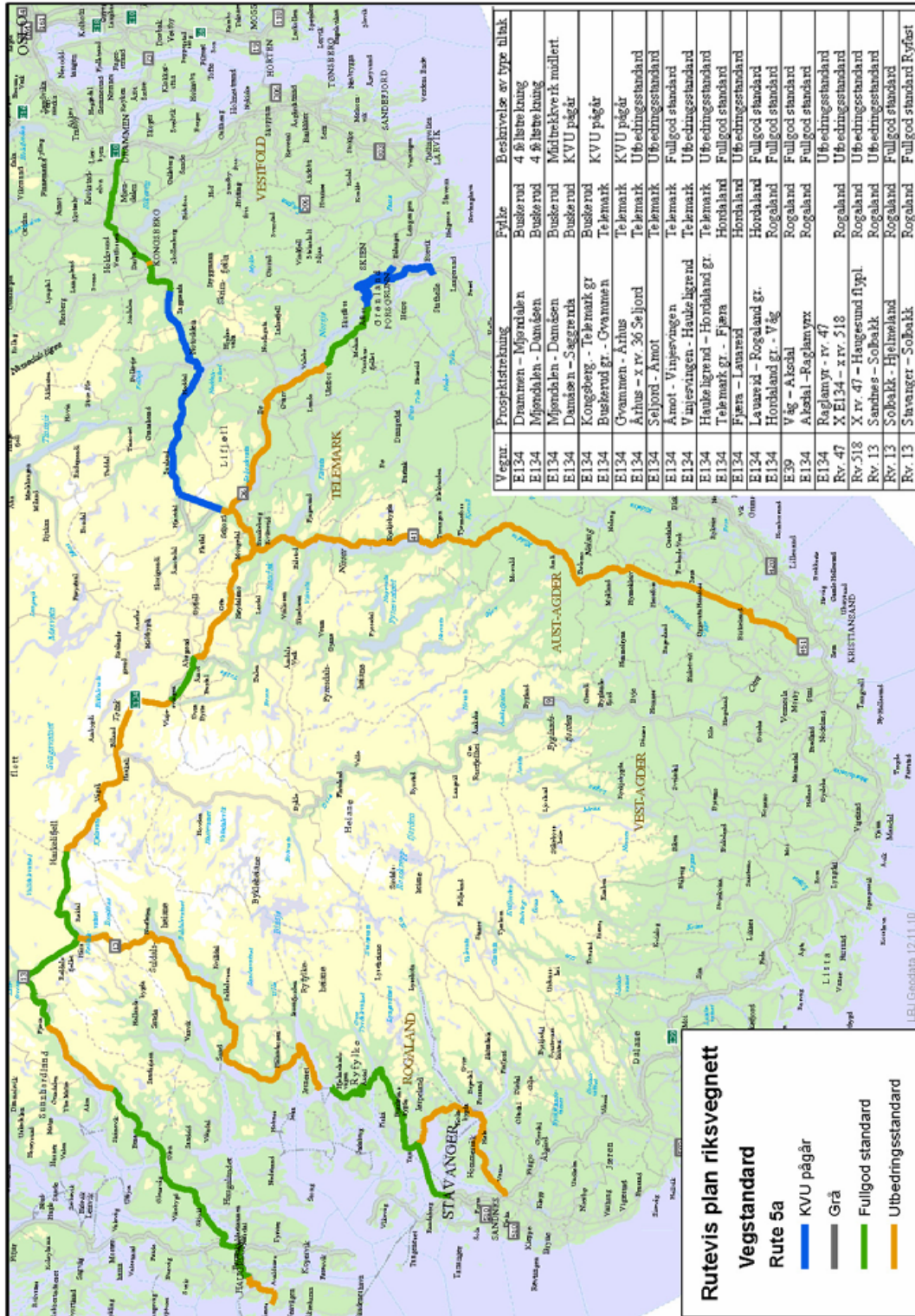
Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
E134	Jøsendal–Lauareid	Rassikring	Trafikksikkerhet for gj.g.traf.	955	50		
		Utb. Jøsendal–Grostøl og Rullestadv. V–Fjæra	Utb. Jøsendal – Grostøl og Rullestadv. V – Fjæra		80		
		Rehabilitering tunneler			150		675
E134	Lauareid–Mo	Utbedring veg til bredde 8,5 m med gs-veg på hele strekningen	Trafikksikkerhet alle grupper Arbeidsmiljø for langtransportnæringen	400	400		
E134	Mo–Etne V	MPG gjennom Etne sentrum	Trafikksikkerhet alle grupper	330	30		
		Omkjøringsveg forbi Etne	Framkommelighet		300		
E134	Etne V–Ølen Ø	Utbedring eks. veg til b=10 m med gs-veg på hele strekningen	Trafikksikkerhet alle grupper Arbeidsmiljø for langtransportnæringen	400	400		
E134	Ølen–Knaphus	Bygging av sammenh. Gs-nett.	Trafikksikkerhet for alle grupper Framkomst gj.g.traf.ikken	530	120		
		MPG gjennom Ølen			20		
		Ny veg bak Ølen–Ølensvåg			300		
		Utbedring øvrig veg til b=10 m					90
E134	Knaphus–Våg	Sammenhengende gs-veg Utbedring av vegen til b=10 m	Trafikksikkerhet for alle grupper.	530	30		500
E134	Aksdal–Karmøy flyplass	Trinn 1: Utbedr. Eks. veg med midtdeleer til Raglamyr	Trafikksikring Framkomst Prioritering kollektivtrafikk	1 410	310		
		Trinn 2: Firefeltsveg til Raglamyr					400
		Utbedring Raglamyr x Haugesund lufthavn, Karmøy			600		
		GS-veg Karmøy – Haugesund			100		

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 13	Hove–Solbakk	Forsterket midtoppmerking Hove–Vatnekrossen. Miljøgate Vatne Mindre tiltak Hogstad-HøleGS-veg Nag–Solbakk	Trafikksikkerhet Miljøhensyn	75	75		
Rv 13	Stavanger–Solbakk (Ryfast)	Fastlandsforbindelse Strand v/Solbakk – Stavanger v/Schancheholen	Ferjefri forbindelse Ryfylke-Nord-Jæren, fastlandsforbindelse til Hundvåg, avlaste sentrumsområdene i Stavanger	5 000	5 000		
Rv 13	Solbakk–Hjelmelandsvågen	GS-veg Solbakk–Tau Rassikring Tysdalsvatnet Ny veg Tau–Vatne Ny veg Skreppeneset–Årdal Omkjøringsveg Årdal	Trafikksikkerhet Rasfare Regularitet Framkommelighet for gjennomgangstrafikken Miljø	1 800	1 280		
		Ny veg Årdal–Hjelmelandsvågen	Ombygging øvrige vegstrekninger til vegnormal standard			520	
Rv 13	Hjelmelandsvågen–Berge	Rassikring Lys i tunneler > 100 m Omkjøringsveg Hålandsosen	Rasfare Regularitet Framkommelighet for gjennomgangstrafikken Trafikksikkerhet Miljøhensyn	960	230		
		Ny tunnel Ytre Eiane-Kilane				220	
		Øvrige strekninger utbedres til 7,5 m bredde					510
Rv 13	Berge–Håra	Rassikring Punktutbedring, møteplasser (Fylkesgrensen–Håra) Oppgradering av tunneler Helganes-Nesflaten	Rasfare Regularitet Trafikksikkerhet Framkommelighet for gjennomgangstrafikken Miljøhensyn	1 465	900		

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
	Gang- og sykkelveger						
	Suldalsosen–Helganes	Omkjøringsveg Suldalsosen. Utbedring fylkesgrensen–Håra			220		
		Øvrige strekninger utbedres til 7,5 m bredde					345
Rv 13	Håra–x E134 Liamyrane	Utbedring gjennom Røldal Opprusting til brukbar standard b=7,5 m. G5-veg hele trekningen	TS Framkomst	120	20	100	
Rv 36	Grenland (KVU)	Avklares gjennom KVU					
Rv 36	Skjelbredsstrand–Ulefoss	10 m bred veg bygges hovedsakelig i eksisterende trase, men vegen legges om på enkelte strekninger	Framkommelighet	680		680	
Rv 36	Ulefoss–Gvarv	8,5 m bred veg bygges hovedsakelig i eksisterende trase	Framkommelighet	250	200	50	
Rv 36	Gvarv–Bø	10 m bred veg bygges hovedsakelig i eksisterende trase	Framkommelighet	120			120
Rv 36	Bø–Seljord	8,5/7,5 m bred veg utbedres hovedsakelig i eksisterende trase	Framkommelighet	510	200	250	60
Rv 41	Kjevik–Birkeland	Utbedring av dårlige partier, noe avkjørselsanering,	Framkommelighet Trafiksikkerhet Bomiljø	70	70		
Rv 41	Birkeland–Åmli	Utbedring av dårlige partier	Framkommelighet	380	50	120	210
Rv 41	Åmli–Tjønnfoss	Utbedring av dårlige partier	Framkommelighet	30	10		20
Rv 41	Tjønnfoss–Vrådal	Utbedring av dårlige partier (inkl ny Treungen bru)	Framkommelighet	480	160	160	160

Rv 41	Wrådal–Brunkeberg	Utbedring av dårlige partier inkl. tiltak Kvitesidkleivene	Framkommelighet	320	70	250
Programområdetiltak						
E134	Region sør	GS-veger	Skoleveger, GS i tettsted	585	360	225
E134	Region sør	Programområdetiltak	Mindre utbedringer, TS, g/s, kollektivtiltak.	400	400	
E134	Region vest	Programområdetiltak	Mindre utbedringer, TS, g/s, kollektivtiltak.	400	400	
Rv 13		Ufordelt, TS-tiltak, miljøtiltak, vanddirektivet, universell utforming	Oppfylging av lovpålagte krav, trafiksikkerhet, miljø.	100	75	25
Rv 13		Programområdetiltak	Mindre utbedringer, TS, g/s, kollektivtiltak.	300	300	
Rv 36		GS-veger	Skoleveger, GS i tettsteder.	630	430	200
Rv 36		Programområdetiltak, inkl. Grenland.	Mindre utbedringer, TS, g/s, kollektivtiltak.	500	500	
Rv 41		GS-veger, skoleveg	Skoleveger	205	205	
Rv 41		Programområdetiltak	Mindre utbedringer, TS, g/s, kollektivtiltak.	300	300	
SUM				32 500	22 310	6 280

¹⁾ Omfanget av tiltaket avhenger av finansieringsgrunnlaget



Riksveggrute 5b

Rute 5b omfatter rv 7 fra kryss med E16, like vest for Hønefoss, til Brimnes ferjekai ved Hardangerfjorden, og rv 52 fra kryss med rv 7 i Gol via Hemsedal til kryss med E16 ved Borlaug. Total lengde av ruta er om lag 365 km.

Ruta er en av hovedforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet og er viktig for bl.a. næringslivets transporter. Turisttrafikken er framtreddende, med store sesongvariasjoner. Ruta har også en viktig lokal betydning for næringsliv og befolkning i Hallingdal og Hemsedal.

De viktigste utfordringene på ruta er knyttet til følgende:

- Trafikksikkerhet
- Framkommelighet
- Vinterregularitet
- Forholdet til villrein på Hardangervidda
- På enkelte strekninger er det meget stor variasjon i trafikkmengde mellom utfartsdager og vanlige hverdager

En helhetlig strategi for ruta i et langsiktig perspektiv går ut på å oppnå vegnormalstandard der det bygges veg i ny trasé. Dette gjelder de delene av ruta som har de største trafikksikkerhets- og framkommelighetsproblemene. På de resterende delene av ruta legges det opp til utbedring av eksisterende veg gjennom bl.a. breddutvidelser, kurveutbedringer, etablering av forbikjøringsstrekninger, avkjørselsreguleringer og forsterkning av vege og bruer.

I gruppe 1 prioriteres i stor grad prosjekter og tiltak som gir gevinster for trafikksikkerhet og framkommelighet. Her prioriteres bygging av ny trasé for rv 7 på strekningen Kjeldsbergsvingene–Jonsrud i Buskerud. Utbyggingen av prosjektet rv 7 Sokna–Ørgenvika, som delfinansieres med bompenger, forutsettes å starte opp i 2011 og fullføres etter 2013. Det legges opp til å utbedre bl.a. strekningen Ørgenvika–Flå på rv 7.

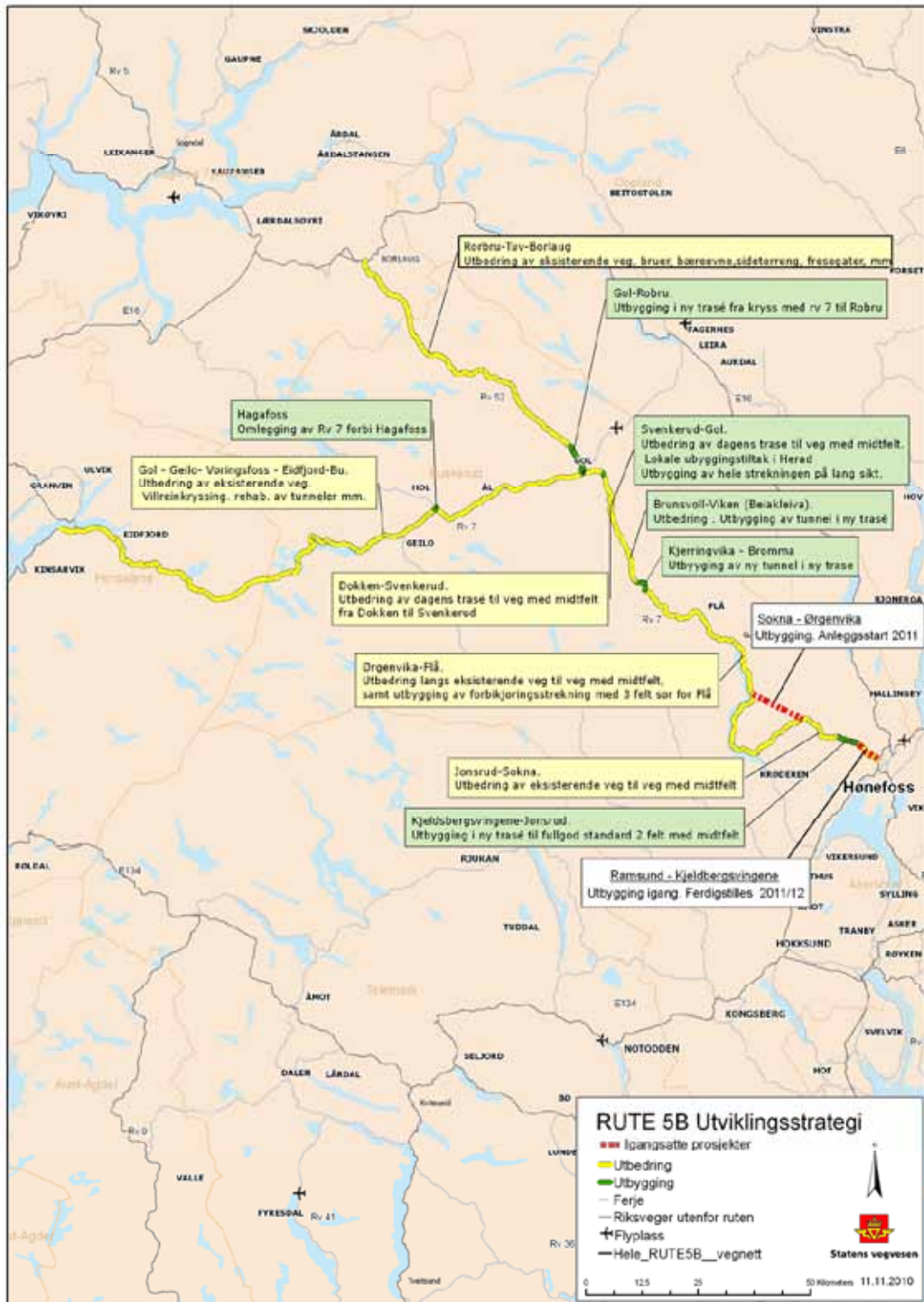
I gruppe 2 legges det opp til å utbedre bl.a. strekningen Buskerud grense–Vøringsfossen på rv 7. Her legges det opp til å etablere kryssinger for villreinen. Det legges opp til å bygge ny rv 52 utenom Gol.

I gruppe 3 er ført opp bl.a. bygging av rv 7 i ny trasé på strekningen Kjerringvika–Bromma. Her inngår også rehabilitering av tunneler på rv 7 i Måbødalen og strossing av tunneler på rv 7 i Eidfjord.

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

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 7	Kjeldsbergsvingene-Jonsrud	Utbygging i ny trasé til fullgod standard 2 felt med midtfelt	Framkommelighet og trafikksikkerhet	325	325		
Rv 7	Jonsrud-Sokna	Utbedring av eksisterende veg til veg med midtfelt.	Framkommelighet og trafikksikkerhet	140			140
Rv 7	Sokna-Ørgenvika	Utbygging	Binding fra inneværende HP-periode	630	630		
Rv 7	Ørgenvika-Flå	Utbedring langs eksisterende veg til veg med midtfelt, utbedring av sideterrang, samt utbygging av forbikjørings-strekning med 3 felt sør for Flå.	Trafikksikkerhet	355	355		
Rv 7	Flå-Kjerringvika	Utbedring av dagens veg til veg med midtfelt, etablering av forbikjøringsfelter	Trafikksikkerhet	80	60	20	
Rv 7	Kjerringvika-Bromma	Utbygging av ny tunnel fra Kjerringvika til Bromma (Islandsrud) i ny trasé	Framkommelighet og trafikksikkerhet	360			360
Rv 7	Bromma-Beiakleiva-Nesbyen S	Utbedring av eksisterende veg til veg med midtfelt, samt utbygging ny tunnel Beiakleiva	Trafikksikkerhet	200	70	130	
Rv 7	Nesbyen S-Nesbyen N	Utbedring av dagens trasé til veg med midtfelt	Trafikksikkerhet	35			35
Rv 7	Nesbyen N-Dokken-Svenkerud	Utbedring av dagens trasé til veg med midtfelt	Trafikksikkerhet	40		40	
Rv 7	Svenkerud-Gol	Utbedring av dagens trasé til veg med midtfelt fra Svenkerud til Herad, lokale tiltak i 60-sone i Herad for bedre trafikksikkerhet og miljøsituasjon. Utbygging fra Svenkerud til Gol på lang sikt.	Trafikksikkerhet og miljø	350	70	25	255
Rv 7	Gol-Gullhagen	Utbedring av dagens veg til vegnormalstandard.	Framkommelighet og trafikksikkerhet	175	10	65	100

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 7	Gullhagen–Hagafoss	Utbedring av dagens veg til vegnormalstandard.	Framkommelighet og trafiksikkerhet	120	20	50	50
Rv 7	Hagafoss–Geilo	Utbedring av dagens veg til vegnormalstandard. Behov for ombygging av kryss med fv 50 på Hagafoss, eller omlegging av vegen forbi dette området.	Framkommelighet og trafiksikkerhet	130	60	35	35
Rv 7	Geilo–Hordaland gr	Utbedring av vegen til vegnormalstandard.	Framkommelighet og trafiksikkerhet	95	50	45	
Rv 7	Buskerud gr.–Vøringsfoss	Utbedring av vegen til 8,5 m bredde. Villrein-kryssing (pri 1)	Dårlig bredde/kurvatur. Redusere vegens barrierevirkning. Framkommelighet og miljø.	260	20	240	
Rv 7	Vøringsfoss–Eidfjord	Pri 1: Rehabilitering av tunneler i Måbødalen. Strossing Eidfjord. Pri 2: Utbedring til bredde 8,5 m.	Tunnelsikkerhet og framkommelighet (fjerne høydebegrensning < 4,2 m). Dårlig bredde og kurvatur	560	100		460
Rv 7	Eidfjord–Bu	Tiltak mot utforkjøring. Utbedring Bugjelet-Bu	Ulykkesreduksjon. Dårlig bredde/kurvatur	60	60		
Rv 52	Go–Rorbru	Utbygging i ny trasé fra kryss med rv 7 til Rorbru, eller minimum til Spildra (x fv 223)	Framkommelighet og utvikling av tettstedet.	300		300	
Rv 52	Rorbru–Tuv	Utbedring av eksisterende veg.	Framkommelighet	85	40	45	
Rv 52	Tuv–Sogn gr	Utbedring av eksisterende veg med fokus på TS (sideterreng). Fresegate på Hemsedalsfjellet. Ferdigstilling av Venås bru, utbedring av Skjøyten bru med tilstøtende veg og Storeskar bru.	Trafiksikkerhet, framkommelighet og bedre vinterregulartitet.	110	110		
Rv 52	Buskerud gr.–Borlaug	Bredde 8,5 m og utslaking av sideterreng Veglys	Lettere vinterdrift. Kortere perioder stengt og kolonne.	130	130		
Rv 7	Hele ruta	Skredsikring, egen spes.	Skredpunkter med prioriteringsfaktor større enn 4,0.	180	90	90	
Rv 52							
Programområdetiltak							
	Hele ruta	Diverse programområdetiltak.	TS, miljø, m.m.	340	120	110	110
SUM				5 060	2 320	1 195	1 545



Riksvegrute 5c

Rute 5c omfatter E16 fra kryss med E18 i Sandvika i Akershus til kryss med E39 ved Vågsbotn i Hordaland. Videre omfatter ruta rv 5 fra kryss med E16 i Lærdal til Florø i Sogn og Fjordane. Total lengde av ruta er om lag 665 km. Av dette er E16 om lag 510 km og tilknytningen (rv 5) om lag 155 km.

Ruta er en av flere hovedforbindelser mellom Østlandet og Vestlandet. Fjellovergangen over Filefjell er den som har færrest vinterstengte timer og minst kolonnekjøring ved uvær.

De viktigste utfordringene på ruta knytter seg til følgende:

- Trafikksikkerhet
- Framkommelighet
- Vinterregularitet
- Konflikt med villreinen på Filefjell
- Variasjon i trafikkmengde
- Tunnelstandard

I et 30-årsperspektiv er målsettingen følgende:

- Alle strekninger med årsgjennomsnittlig trafikkmengde (ÅDT) over 8 000 kjøretøyer skal være bygd om til vegnormalstandard med to, tre eller fire felt
- Resten av ruta skal være bygd om til utbedringsstandard
- Tallet på drepte og hardt skadde skal være redusert i samsvar med nasjonale mål
- Alle tunneler skal være sikkerhetsgodkjent etter gjeldende forskrift
- Det skal være etablert gang/sykkelveg på skoleveger og strekninger med minst 50 gående/syklende pr. dag
- Nasjonale krav til godt miljø langs riksvegene skal være oppfylt



- Kollektivtrafikken (ekspressbusser) skal ha prioritet i trafikken og gode terminaler/ holdeplasser
- Skredpunkt skal være sikret i samsvar med nasjonale føringer

I gruppe 1 prioriteres utbygging av E16 på strekningen Sandvika–Kjørbo inkl. kryss med E18. Videre prioriteres utbygging til firefelts veg på strekningen Bjørum–Hvervenmoen i Akershus og Buskerud med delvis bompengefinansiering, fordelt på flere delstrekninger. Videre prioriteres prosjektet E16 Bagn–Bjørge i Oppland med delvis bompengefinansiering. På strekningen Fagernes–Øye legges det opp til utbedring med bl.a. kurveutretting og breddeutvidelse. Videre prioriteres fullføring av utbyggingen av E16 over Filefjell (strekningen Øye–Borlaug). På strekningen Gudvangen–Oppheim i Nærøydalen som er utsatt for skred, legges det opp til å bygge en tunnel på en om lag 5 km lang strekning. Mellom Kjenes og Romslo i Hordaland legges det opp til å bygge ny veg på en om lag 9 km lang strekning. Videre fra Romslo til Arna prioriteres utbygging av firefelts veg med delvis bompengefinansiering.

I gruppe 2 legges det opp til utbedringer på E16 Håbakken–Gudvangen med bl.a. omfattende rehabilitering av tunneler. Det foreslås diverse utbedringer på E16 mellom Løno og Oppheim. Videre forelås ny firefelts veg med tunnel mellom Arna og Vågsbotn. På rv 5 mellom Sogndal og Skei foreslås omfattende rehabilitering og strossing av tunneler.

I gruppe 3 er ført opp diverse utbedringer på E16 mellom Hallingby og Oppland grense. På E16 mellom Dalseid og Vaksdal i Hordaland legges det opp til diverse tiltak, bl.a. ny tunnel ved Stanghelle og midtrekkverk mellom Vaksdal og Dale.

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



Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
E16	Sandvika (Kjørbo)–Wøyen	Ombygging til 4 felt inkludert kryss mot ny E18. Del av Oslopakke 3.	Framkommelighet og TS	2 000	2 000		
E16	Bjørum–Skaret	Utbygging til 4 felt. HP 14-19	TS, Framkommelighet	1 500	1 500		
E16	Skaret–Rørvik	Utbygging til firefelts veg i eksisterende trase	Trafikkavvikling, trafiksikkerhet	720	720		
E16	Nes tunnelen	Oppgradering av tunnel	Trafiksikkerhet	130	130		
E16	Rørvik–Stein	Utbygging til firefelts veg i ny trase	Trafikkavvikling, trafiksikkerhet	1 250	1 250		
E16	Stein–Hvervenmoen	Utbygging til firefelts veg i ny og eksisterende trase	Trafikkavvikling, trafiksikkerhet	1 000	1 000		
E16	Hvervenmoen–Ve	Utbygging til firefelts veg i eksisterende trase	Trafikkavvikling, trafiksikkerhet	350	350		
E16	Ve–Hallingby	Utbedring av vegen til vegnormalstandard i dagens trase	Trafikkavvikling, trafiksikkerhet	250		250	
E16	Hallingby–Oppland gr	Breddeutvidelse, kurveutretting, kryssutbedringer, TS og G/S- tiltak	Trafiksikkerhet	900		900	
E16	Bagn (nord)–Bjørge	Utbedring og tunell. HP 14-19	Framkommelighet (vinter) og TS	1 000	1 000		
E16	Bjørge–Fagernes (KVU)	Ny veg Aurdal og Leira	Framkommelighet og TS	170		170	
E16	Fagernes sentrum (KVU)	Ny veg Fagernes, Tunnel i nord	Framkommelighet og TS	370		370	
E16	Fagernes–Øye (KVU)	Breddeutvidelse, kurveutretting	Framkommelighet og TS	980	980		
E16	Kvamskleiva (KVU)	Tunell forbi rasutsatt område.	Rassikring	280	280		
E16	Øye–Eidsbru	Ny veg utenom Øye. Del av E16 Filefjell.	Framkommelighet	270	270		
E16	Varpe bru–Nystuen	Ny veg og tunell. Del av E16 Filefjell.	Rassikring, framkommelighet (vinter)	420	420		
E16	Nystuen–Fylkegrensen	Utbedring. Del av E16 Filefjell.	Sammenhengende standard	90	90		
E16	Oppland gr - Borlaug	Fullføring av prosjekt Filefjell	Helårsveg med god regularitet	500	500		

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
E16	Borlaug–Ljøzne	Tuftås, Borgund, Selva tunnelrehabilitering.	Krav til tunnel	135			135
E16	Ljøzne–Håbakken	Omlegging ved Ljøzne skule	TS og miljø ved skulen	55	55		
E16	Ljøzne–Håbakken	Utbedring med sykkelfelt	Bredde/krurvatur TS	115		115	
E16	Ljøzne–Håbakken	Omlegging Voll bru- Tønjum	TS, miljø og kurvatur	95			95
E16	Håbakken–Gudvangen	Gudvanga tunnel, rehabilitering.	Krav til tunnel	460	460		
E16	Håbakken–Gudvangen	Øvrig tunnel-rehabilitering. Lærdal, Onstad, Fretheim	Krav til tunnel	590		590	
E16	Håbakken–Gudvangen	G/s-veg Auriland-Flåm	TS	60			60
E16	Gudvangen–Oppheim	5 km ny tunnel Nærøydalen	Skredsikring, TS	600	600		
E16	Gudvangen–Oppheim	Utbedring Stalheim-Oppheim	Bredde/krurvatur	190			190
E16	Oppheim–Lundarosen	Fullføring Lundarosen-Løno	TS, miljø	340	340		
E16	Oppheim–Lundarosen	Løno–Oppheim, delvis utbedring	TS, miljø, bredde/krurvatur	730		730	
E16	Lundarosen–Bulken	Vossapakken, restoverslag	Frankomst, TS, miljø	100	100		
E16	Lundarosen–Bulken	Midtrekkverk, 7 km	TS	200		200	
E16	Bulken–Dalseid	Rehabilitering av tunneler: Hermes, Hyving, Trollkone, Dalseid	Krav til tunnel	230		230	
E16	Bulken–Dalseid	Utbedring 21 km	Bredde/krurvatur	410			410
E16	Dalseid–Vaksdal	Ny tunnel Beitla, TS-tiltak Dalevåg m.m.	Krav til tunnel, TS	120	120		
E16	Dalseid–Vaksdal	Rehabilitering tunneler	Krav til tunnel	180		180	
E16	Dalseid–Vaksdal	Ny tunnel Stanghelle. Midt-rekkverk Vaksdal–Dale, 14 km	TS, bredde	640			640
E16	Vaksdal–Romslo	Ny tunnel Kjenes-Romslo 9 km	Krav til tunnel, TS, beredskap	1 140	1 140		
E16	Vaksdal–Romslo	Rehabilitering tunnel Boge	Krav til tunnel	50			50
E16	Romslo–Arna	Armanipa, ny tunnel + rehab. av gammel tunnel.	TS, beredskap, trafikkavvikling	430	430		

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Prioritet		
					1	2	3
E16	Romslo–Arna	Smal 4-felt, separate tunneløp, bruer	TS, beredskap, trafikkavvikling	520	520		
E16	Arna–Vågsbotn (KVU)	Nye tunneløp og firefelt, 10 km	TS, kapasitet	1 400		1400	
Rv 5	Håbakken–Sogndal	Rehabilitering tunneler	Krav til tunneler	350			350
Rv 5	Håbakken–Sogndal	Utbedring m/sykkelfelt Lærdal og Kaupanger –Loftesnes bru	TS, bredde/krvatur	380	380		
Rv 5	Håbakken–Sogndal	Ny veg/tunnel Valeberg–Loftesnes	TS, bredde/krvatur	290		290	
Rv 5	Sogndal–Skei	Sykkelfelt + fortau i Gravensteinsgata. Forbikjøringsfelt i Sogndalsdalen.	TS, miljø	30	30		
Rv 5	Sogndal–Skei	Rehab. og strossing tunneler	Krav til tunneler	930		930	
Rv 5	Sogndal–Skei	Miljøtunnel Sogndal sentrum Utbedring og rassikring Fjærland/Kjøsnestfjorden	Miljø Bredde/krvatur	270			270
Rv 5	Førde–Florø	Utbygging m/sykkelfelt Førde–Naustdal	TS, bredde/krvatur	210	210		
Rv 5	Førde–Florø	Rehabilitering tunneler	Krav til tunneler	280		280	
Rv 5	Førde–Florø	Markegata, Florø	Miljø	50	50		
Rv 5	Førde–Florø	Skrevikja	Skredsikring	20		20	
E16	Hele ruta	Skredsikring, uspesifisert.		250		250	
Rv 5							
Programområdetiltak							
	Hele ruta	Mindre utbedringer		900	300	300	300
	Hele ruta	Gang/sykkelveger		600	200	200	200
	Hele ruta	TS-tiltak		450	150	150	150
	Hele ruta	Miljøtiltak		90	30	30	30
	Hele ruta	Universell utforming/kollektiv		180	60	60	60
SUM				26 250	15 315	6 845	4 090

Riksvegrote 6a

Rute 6a omfatter E6 fra kryss med E18 i Bjørvika i Oslo til Ranheim øst for Trondheim. Ruta har fem tilknytninger i Oslo-området (rv 4, rv 150, rv 159, rv 163 og rv 191) og en tilknytning i Trondheim (rv 706 Nordre avlastningsveg), jf beskrivelse i vedlegg 4. Total lengde av ruta er om lag 895 km. Av dette er E6 om lag 645 km og tilknytningene om lag 250 km.

I tillegg til å være en hovedforbindelse nord-sør i landet og mot Sverige og Europa, er vegen også en viktig del av forbindelsen mellom Nordvestlandet og det sentrale Østlandsområdet. Ruta er den aller viktigste for godstransporten med koblinger til store nasjonale terminaler som Oslo og Trondheim havn, Alnabruterminalen og Oslo lufthavn, Gardermoen. Rv 4 har stor betydning for næringslivet i Vest-Oppland og arbeidspendling inn mot Oslo/Akershus. Øvrige tilknytninger spiller en viktig rolle i et helhetlig transportnett i Oslo og Trondheim.

Utfordringene på ruta i Oslo/Akershus er først og fremst knyttet til framkommelighet, særlig for tungtransporten, kollektivtrafikken og syklistene; adkomst til noen av de viktige gods- og personknotepunktene; trafiksikkerhet, særlig for syklistene; miljøbelastning og barrierenvirkninger; tunnelsikkerhet; og arealknapphet. For rv 4 utenfor Oslo-området er de viktigste utfordringene knyttet til blanda trafikk, tilrettelegging for gående og syklende, miljø i tettstedene, trafiksikkerhet og stor trafikk med kapasitetsproblemer på delstrekninger.

På E6 mellom Oslo og Jessheim er utfordringene først og fremst knyttet til framkommelighet for kollektivtrafikken til/fra Gardermoen i rushperiodene og kapasitet rundt Jessheim, kryss til Gardermoen og næringsområdet. Videre nordover mot Øyer er utfordringene knyttet til manglende lokalvegnett på noen delstrekninger, dårlig trafikkavvikling og mange møteulykker. Fra Øyer fram til Støren er utfordringene knyttet til vegbredde og kurvatur, høy trafikk om sommeren, manglende tilbud til gående og syklende på mange strekninger, manglende lokalvegnett som fører til blanda trafikk, mange møteulykker og nedsatt kjørehastighet på grunn av mye randbebyggelse. Fra Støren inn mot Trondheim er det stort sett de samme utfordringene med tillegg av økte problemer med møteulykker og trafikkavvikling inn mot Trondheim fra Melhus.

Fra Melhus til Ranheim er det i tillegg utfordringer knyttet til støy, barrierenvirkninger og framkommelighet for tungtransport og kollektivtrafikk. På rv 706 i Trondheim er utfordringene knyttet til framkommelighet for tungtransporten til/fra Trondheim havn og Brattøra jernbaneterminal, framkommelighet for kollektivtrafikken og syklistene, trafiksikkerhet, miljø og tunnelsikkerhet.

I Oslo-området er hovedutfordringen å håndtere vekst på en bærekraftig måte. Hittil har vi i stor grad hatt en etterspørselsbasert areal- og transportplanlegging med kraftig vekst i biltrafikken som resultat. Hvis denne utviklingen fortsetter, kan indre bys attraktivitet som

bosted, arbeidssted og kultur- og handelssentrum bli svekket. Det bør være et mål å redusere eller stanse trafikkveksten ved å overføre mer trafikk fra bil til kollektivtrafikk, sykling og gange. Det må derfor legges opp til at utviklingen av infrastrukturen fokuserer på tiltak som gir økt kapasitet og framkommelighet for varetransport, kollektivreisende, syklende og gående samtidig som det ikke gir ytterligere kapasitet for vanlig biltrafikk. Andre viktige tiltak er effektive og tilgjengelige gods- og personknutepunkter og holdeplasser, og bedre steds kvalitet, miljø, trafikksikkerhet og tunnelsikkerhet. Utvikling av vegnettet må kompletteres med andre typer virkemidler som kan begrense biltrafikken.

For utvikling av ruta utenfor sentrumsområdene i Oslo og Trondheim legges det opp til en utvikling basert på følgende hovedstrategi:

- Utbedring av tofelts veier og utbygging av to/trefelts veier og firefelts veier med midtrekkverk som samsvarer med trafikkmengdene.
- Tiltak som reduserer miljøbelastningen i tettsteder/randbebyggelse og som samtidig reduserer andelen av ruta med nedsatt fartsgrense.
- Etablering av midtrekkverk i påvente av utbygging til vegnormalstandard.
- Bedre framkommelighet for kollektivtransporten mellom Oslo og Gardermoen og inn mot Trondheim.
- Etablere høystandard sykkelforbindelser på noen strategiske strekninger.
- Fjerne viktige flaskehals for tungtransporten.
- Bedre tunnelsikkerhet og redusert teknisk forfall.
- Viktige tiltak innenfor programområdene med hensyn til trafikksikkerhet, miljø og universell utforming.

Rute 6a er høyt prioritert i inneværende planperiode 2010–2019. Alle prosjekter omtalt i St.meld. nr. 16 (2008-2009) og i handlingsprogrammet 2010–2013 og som ikke forventes åpnet for trafikk innen 2014 er tatt med i gruppe 1. I tillegg er det lagt inn behov for ombygging i nærområdet til Oslo og Trondheim. Av nye prosjekter, er de største tiltakene i gruppe 1 ombygging til firefelts veg med midtrekkverk på E6 Minnesund–Labbdalen, E6 Kolo-moen–Moelv og E6 Jaktøya–Tonstad, ombygging til to/trefelts veg med midtrekkverk på E6 Fåvang–Otta, etablering av rv 4 Fossumdiagonalen og ombygging til firefelts veg med midtrekkverk på rv 4 Roa–Jaren og to/trefelts veg på rv 706 Sluppen–Stavne.

De største tiltakene i gruppe 2 og 3 er å fullføre ombyggingen av E6 til firefelts veg fra Oslo til Øyer og fra Støren/Hovin til Trondheim. I tillegg kommer ombygging til to/trefelts veg E6 Tretten–Fåvang, ombygging til firefelts veg på rv 4 Hagantunnelen–Roa og rv 4 Gjøvik–Mjøsbrua, utbedring til 10 meters vegbredde på E6 Otta–Dombås og tiltak på E6 gjennom Groruddalen for å redusere miljøbelastninger og barrierevirkninger.

Utviklingsstrategien for ruta er vist i sin helhet i tabell og kart nedenfor.

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
E6	Groruddalen	Strekningsvis miljøtiltak: Oslo-pakke 3.	Miljø og barrierer i Groruddalen.	1 100		1 100	
E6	Minnesund–Labbdalen (Eidsvoll, Akershus) (Stange, Hedmark)	Strekningsvis: Ombygging til firefelts veg	Manglende ledd i utbygging av 4 felts veg	3 800	3 800		
E6	Kolomoen–Moelv	Strekningsvis: Ombygging til firefelts veg	Videreføring av 4 felts veg nordover	3 400	3 400		
E6	Moelv–Biri	Strekningsvis: Ombygging til firefelts veg	Videreføring av 4 felts veg nordover	1 000	1 000		
E6	Biri–Vingrom	Midtdeler: Første fase med for-bikjøringsporseller og midtdeler	Midtrekkverk med for-bikjøringsfelt er prioritert i NTP med byggestart 2013	220	220		
E6	Biri–Vingrom	Strekningsvis: Andre fase med ombygging til firefelts veg	Ledd i firefeltsstrategien - videreføring nordover	1 500	1 500		
E6	Vingrom–Lillehammer	Strekningsvis: Ombygging til firefelts veg. Aktuelt med tunnel forbi Vingnes, ny bru over Lågen	Stor trafikk og en del ulykker. Støypproblem ved Vingnes. Ledd i sammenhengende 4 felts veg forbi Lillehammer	2 000	2 000		
E6	Lillehammer–Øyer (Ensbu)	Strekningsvis: Ombygging til firefelts veg	Mål om trafikkikker veg med midtrekkverk helt fram til Tretten. Stor trafikk tilsier firefelts veg.	700	700		
E6	Øyer–Tretten	Strekningsvis: Tunneløp nr 2	Tunneløp nr. 2 på Øyertunnelen skal være etablert når ÅDT overstiger 8000. Trolig i 2027	500	500		
E6	Tretten–Fåvang (Kvitfjelltunet)	Strekningsvis: Ombygging til tofelts veg med midtrekkverk og for-bikjøringsfelt	Sikrere veg med midtrekkverk og god standard fram til Otta	1 100	1 100		
E6	Fåvang–Ringebu s (Elstad)	Strekningsvis: Ombygging til tofelts veg med midtrekkverk og for-bikjøringsfelt	Sikrere veg med midtrekkverk og god standard fram til Otta. Sammenhengende lokalvegnett mellom Fåvang og Ringebu (Vålebru). Kan påkobles byggingen av strekningen Ringebu-Frya som skal ferdigstilles 3. kv. 2017.	400	400		
E6	Ringebu–Otta	Strekningsvis: Ombygging til tofelts veg med midtrekkverk og for-bikjøringsfelt	Sikrere veg med midtrekkverk og god standard fram til Otta. Reduserte miljølempen i tettsteder. Prioritert i NTP 2010–2019.	6 000	6 000		

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
E6	Otta–Dombås	Strekningsvis - utbedring: Bredning til 10 m, kurveutbedring, forsterkning	Utbedring til vegnormalstandard	1 800			1 800
E6	Dombås–Dovrefjell	Strekningsvis - utbedring: Bredning til 8,5 m, kurveutbedring, forsterkning	Utbedring til vegnormalstandard	500			500
E6	Dovrefjell–Isbrekka	Strekningsvis utbedring: Bredning til 8,5 m.	Utbedring til vegnormalstandard	330		330	
E6	Isbrekka–Mjøen	Strekningsvis: Ombygging til 10 m avkjøpelsfri veg. Mulig omlegging av trase nær Driva.	Utbedring til vegnormalstandard	280		280	
E6	Oppdal N–Ulsberg	Strekningsvis: Ombygging til 10 m avkjøpelsfri veg.	Utbedring til vegnormalstandard	450		450	
E6	Ulsberg–Løklia	Strekningsvis: Ombygging til 10 m avkjøpelsfri veg. Ny bru Stavå og Skauma.	Utbedring til vegnormalstandard	1 000	1 000		
E6	Løklia–Støren	Strekningsvis: Bredning til 10 m, kurveutbedring, forsterkning. Omlegging ved Sokndalen sentrum med forutsatt byggestart i 2012.	Utbedring til vegnormalstandard	375	375		
E6	Støren–Skjerdingstad (KVU)	Støren–Hovin: Ombygging til 2-felts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Hovin–Skjerdingstad: Ombygging til 4-felts veg.	Redusert reisetid og økt trafiksikkerhet.	2 300			
E6	Skjerdingstad N–Melhus	Strekningsvis: (Nybygd 2004) Breddeutvides fra 2 til 4 felt	Utbedring til vegnormalstandard	70		70	
E6	Jaktøya–Tønstad	Strekningsvis: Ombygging til 4 feltsveg	Økt framkommelighet	2 500	2 500		
E6	Tunga–Ranheim	Strekningsvis: Utbygging til gjenomgående firefeltsveg ved Tunga	Bedre framkommeligheten i rushtida på Omkjøringsvegen	100		100	

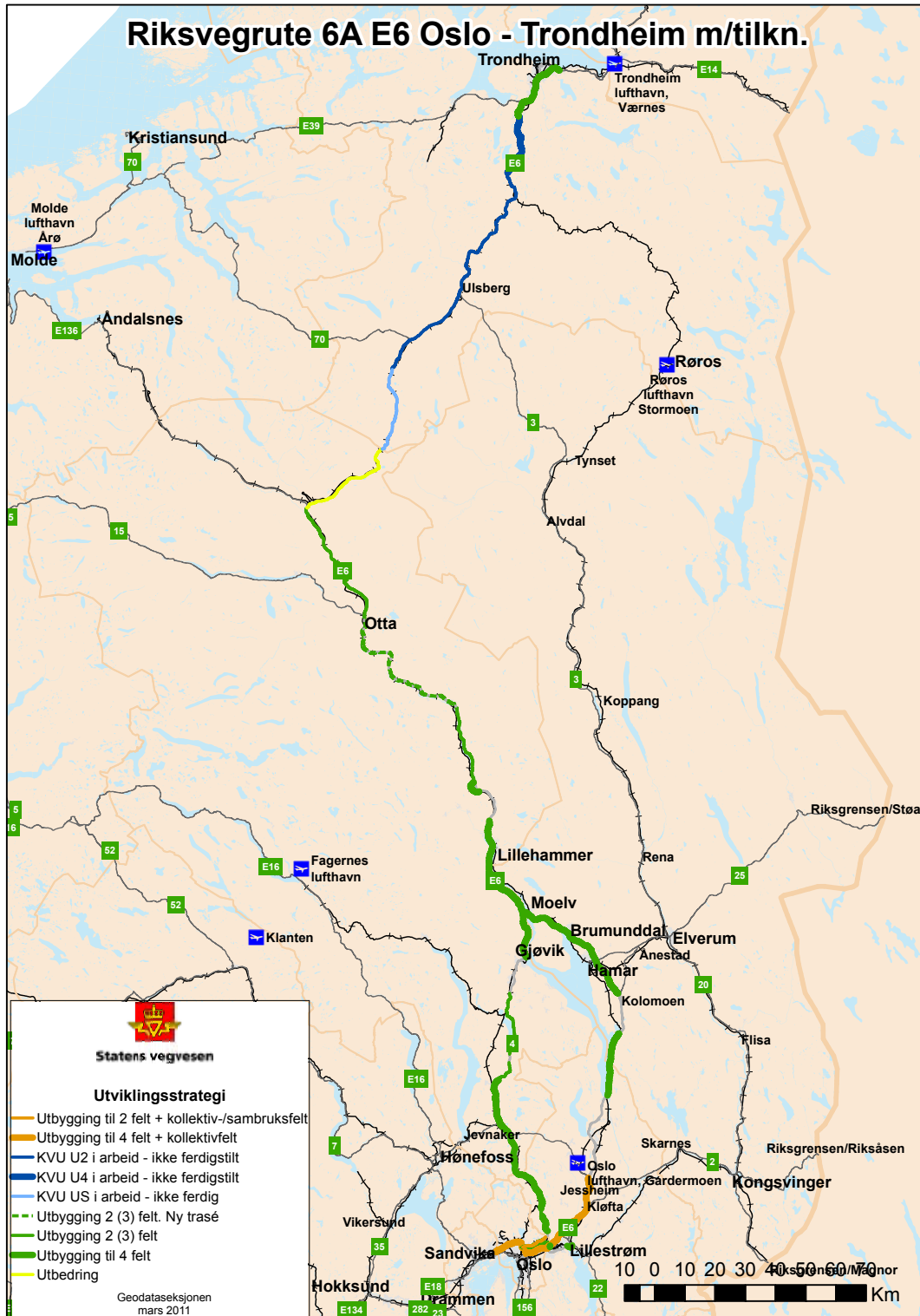
Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 4	Fossumdiagonalen inkl. ombygging av rv 4	Strekningsvis: Omlegging av forbindelse	Framkommelighet koll, miljø	2 300	2 300		
Rv 4	Hagantunnelen	Strekningsvis: Ombygging til firefelts veg	Tunnelen er planlagt og regulert for 4 felt. Prio 3 sist gang	550			550
Rv 4	Hagantunnelen–Rotnes	Strekningsvis: Ombygging til firefelts veg	4-felt Rv4 i Akershus, samlet pri 3 pga kapasitet i Oslo	310			310
Rv 4	Omlegging Rotnes (KVLJ)	Strekningsvis: Ny 4-feltsveg forbi Rotnes. Oslopakke 3	4-felt Rv4 i Akershus, samlet pri 3 pga kapasitet i Oslo	300			300
Rv 4	Rotnes–Døli	Strekningsvis: Ombygging til firefelts veg	4-felt Rv 4 i Akershus, samlet pri 3 pga kapasitet i Oslo	520			520
Rv 4	Akershus gr–Roa	Strekningsvis: Ombygging til firefelts veg	Bør på sikt etablere sammenhengende 4-felts veg Oslo–Brandbu	2 300			2 300
Rv 4	Roa–Jaren	Strekningsvis: Ombygging til firefelts veg	Stor trafikk og mye ulykker. Går gjennom tettsteder. Første del med i HP 2014-19	1 600	1 600		
Rv 4	Lygna sør	Strekningsvis: Amundrud-Alm.delet	Forlenging av forbikjøringsfelt opp mot Lygna. Inne i HP 2010-2013	90	90		
Rv 4	Lygna nord	Strekningsvis: Utbedring til vegnormstandard over toppen	Smal veg med dårlig standard	250		250	
Rv 4	Einavoll–Reinsvoll	Strekningsvis: Ombygging til vegnormstandard	Utbedring og bredning, noe omlegging	1 130			1 130
Rv 4	Gjøvik N–Mjøsbrua	Strekningsvis: Ombygging til firefelts veg	Høytrafikkert trafikkkåre mellom Mjøsbyene	1 700		1 700	
Rv 163	Østre Aker til Lørenskog	Strekningsvis: firefelts veg til Lørenskog/rv 159	I hovedsak bedre Framkommelighet for kollektivtransporten til Lørenskog stasjon.	250			250
??	Sydvendt atkomst til Alnabru	Strekningsvis: Ny sydvendt atkomst til Alnabru	Framkommelighet for næringslivet	500		500	
Rv 159	Lillestrøm–Vigernes	Strekningsvis: Ombygging til 4-felts veg	Framkommelighet, Høy ÅDT, Flaskehals for kollektivtransporten. Kan bedres med ny rv 22	200			200

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 191	Alfaset-Østre Aker vei (Nedre Kalbakkvei)	Strekningsvis: Ombygging til firefeltsveg og ny undergang	Framkommelighet for næringslivet	200	200		
Rv 163	Østre Aker veg	Strekningsvis: Trinnvis opprustning som følge av økt trafikkbeklastning. Trinn 1	Behov for opprustning som følge av Fossum-diagonal og ellers økt trafikk	300	300		
Rv 163	Østre Aker veg	Strekningsvis: Trinnvis opprustning som følge av økt trafikkbeklastning. Trinn 2	Behov for opprustning som følge av Fossum-diagonal og ellers økt trafikk	700		700	
Rv 706	Sluppen-Stavne	Strekningsvis: Ombygging til 3 feltsveg og ny bru med 4 felt.	Del av ringvegssystem i Trondheim	800	800		
Rv 706	Nidelv bru-Grillstad	Strekningsvis: Ombygging til 4 feltsveg tunnel	Under bygging	2 850	2 850		
Mindre utbedringer							
E6	Omkjøringsveg Rosten	Utbedring/forlenging: Ingen omkjøring i dag	Mangler mulig omkjøring til E6	80	80		
E6	3 felt opptrekk Dovrefjell	Utbedring/breidding: Forlengelse opp bakkene	Forlengelse av forbikjøringsfelt til Hondyrju	50	50		
E6	Hondyrju-Fokstua	Utbedring/heving: Utbedring til vegenormalstandard	Utbedre de vanskeligste partiene først	120		120	
E6	Vålåsjo-Dovregubbens hall	Utbedring/breidding: Utbedring til vegenormalstandard	Utbedre de vanskeligste partiene først	30		30	
E6	Tunnelbehov Oslo	Tunnelutbedring: Behov byggeteknisk og elektroteknisk; Ekeberg (145), Operatunnelen E6 (40).	Umiddelbare behov. Kommer igjen i periode 4	190	190		
E6	Kryssomlegging E6/rv 35	Kryssomlegging: Kryssomlegging/utbedring E6 /Rv 35 Jessheim/Gardermoen området. Se også framkom-melighetstiltak for kollektiv.		200	200		

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Mindre utbedringer							
E6	Rassikring i Drivdalen	Rassikring: Ingen omkjøring i dag	Mangler mulig omkjøring til E6	7	7		
Rv 4	Lygnabakkene nord	Forbikjøringsfelt: Manglende bit	Mangler en bit i nord	60	60		
Rv 150	Tunnelbehov Oslo	Tunnelutbedring : Behov byggeteknisk og elektroteknisk; Granfoss (65), Smestad (110), Tåsen(5), Storo(75)	Umiddelbare behov. Kommer igjen i periode 3	260	260		
	Anslått øvrig behov (øst)			1 510	260	450	800
	Anslått øvrig behov (midt)			300	200	50	50
Gang- og sykkelveger							
	Gang- og sykkelvegnett Oslo	GSV: Mangler 5,8 km på rute 6a for sammenhengende hovedsykkelnett. Aktuelle tiltak: rv 150 kryssning Ullevål (75)+E6 Ole Deviksv – Teisen (40)+ 163 Veitvedt–Grorud (65 + 65)		250	250		
	Sykkelvegnett Akershus	GSV: Mangler flere steder, samlet ca 8,5 km.		200	200		
E6							
Rv 706	Sammenhengende hovedsykkelvegnett i Trondheim	Totalt 98 km g/s-veg. Legger til grunn at den statlige andelen av dette er 30 km.	Øke sykkeltrafikken og redusere andel personbiler.	360	360		
E6	Sykkelveg i Melhus	GSV: 4 km		24	24		
	Anslått øvrig behov (øst)			1 800	400	800	600
	Anslått øvrig behov (midt)			200	0	100	100
Trafikksikkerhet							
Rv 159	Lillestrøm–Vigernes	Midtdeler: Midlertidig i påvente av 4-felt		10	10		
Rv 4	Akershus	Midtdeler: Midlertidig i påvente av 4-felt		240	240		

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 4	Akershus gr–Grua	Midtdeler:		200		200	
Trafikksikkerhet							
Rv 4	Røste–Roa–Voll	Midtdeler:		80	80		
E6	Løkila	Forsterket midtmerking:	Redusere ant. skadde drepte	8	8		
E6	Melhus	Midtrekkverk: Midlertidig i påvente av 4-felt	Redusere ant. skadde drepte	162	162		
E6	Korporalsbru	Forsterket midtmerking:	Redusere ant. skadde drepte	45	45		
	Anslått øvrig behov (øst)			1 070	270	400	400
	Anslått øvrig behov (midt)		Redusere ant. skadde drepte	150	50	50	50
Miljø- og servicetiltak							
	Anslått behov (øst)			900	300	300	300
	Anslått behov (midt)			300	100	100	100
Kollektiv- og trafikktiltak og universell utforming							
E6	Teisenkrysset–Tangerud (Karihaugen)	Kollektiv: Sammenhengende kollektivfelt i begge retninger	Problem med fremkom/punktighet i begge retninger der det ikke er kollektivfelt	640	640		
E6	Tangerud–Skedsmovollen	Sammenhengende kollektivfelt i begge retninger.	Opptil en halvtimes forsinkelse i begge retninger der det ikke er koll.felt	240	240		
E6	Skedsmovollen–Gardermoen	Del 1: Sammenhengende kollektivfelt i begge retninger. Viktig med tiltak ved Jessheim N samt Skedsmovollen og nordover	Tidvis kø. Køens lengde øker merkbart hvert år. Viktig for OSL.	200	200		
E6	Skedsmovollen–Gardermoen	Del 2: Sammenhengende kollektivfelt i begge retninger. Fra Skedsmovollen og nordover.	Tidvis kø. Køens lengde øker merkbart hvert år. Viktig for OSL.	400		400	
E6	Skedsmovollen–Gardermoen	Del 3 av Skedsmorkorset - Gardermoen kollektivfelt.	Økende framkommelighetsproblemer.	400			400
E6	Arm Bjørvika–Helsfyr	Kollektivprioritering	Problem fremkom/punktighet i begge retninger der det ikke er koll.felt.	220		220	

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Kollektiv- og trafikktiltak og universell utforming							
Rv 4	Sinsen-Bjerke-Gjelleråsen	Sammenhengende kollektivfelt i begge retninger. Løsning vil avhengig av hva hva som skjer med Fossumdiagonalen.	Framkommelighet ekspressbuss	570	570		
Rv 150	Ring 3 - trinn 1	Kollektiv: Framkommelighetstiltak. Aktuelle tiltak: Vindern - Gaustad (40), Storo inkl knutepkt (100), Sinsen -Storo (155), Huseby-Smestad (75)	Problem fremkom/punktighet i begge retninger der det ikke er koll.felt	370	370		
Rv 150	Ring 3 - trinn 2	Kollektivfelt: Framkommelighetstiltak (felt) for kollektivtrafikken. Aktuelle prosjekt: Ullevål-Tåsen (30), annet 100mill		130	130		
Rv 150	Ring 3 - trinn 3	Kollektivfelt: Framkommelighetstiltak (felt) for kollektivtrafikken. Øvrige tiltak ring 3.		500			500
	Diverse Oslo	Holdeplasser, universell utforming: Oppgradering og universell utforming av 92 stoppesteder	Universell utforming, kollektiv.				
	Diverse Oslo	Knutepunktutvikling: 8 aktuelle knuteunkt: Grorud, Økern, Helsefyr, Sinsen, Storo, Tåsen, Smestad, Gaustad	Universell utforming, kollektiv.				
	Trondheim	Parkeringshus på Leangen og Sluppen: Park & ride	Universell utforming, kollektiv	120	120		
	Trondheim	Holdeplasser, universell utforming: Oppgradering og Universell utforming av 200 stoppesteder	Universell utforming, kollektiv	67	67		
	Trondheim	Knutepunktutvikling: 2 knutepunkt	Universell utforming, kollektiv	5	5		
	Anslått øvrig behov (øst)			530	180	250	100
	Anslått øvrig behov (midt)			170	50	60	60
SUM				61 643	32 583	15 440	11 320



Riksvegrute 6b

Rute 6b omfatter rv 3 fra kryss med E6 på Kolomoen i Hedmark til kryss med E6 på Ulsberg i Sør-Trøndelag. Ruta har en tilknytning som er rv 25 fra Hamar sentrum til kryss med rv 3 på Ånestad. Total lengde av ruta er om lag 315 km. Av dette er rv 3 om lag 295 km og rv 25 om lag 20 km.

Ruta inngår i transportkorridoren mellom Østlandsområdet og Midt-Norge. Sammen med E6 sør for Kolomoen utgjør rute 6b korteste og raskeste forbindelse mellom Oslo og Trondheim. Så mye som 80–90 pst. av semitrailere og vogntog mellom Oslo og Trondheim foretrekker denne ruta når de ikke har oppdrag mellom Kolomoen og Ulsberg. Dette skyldes ikke bare at ruta er noe kortere, men særlig fordi fjellovergangen over Kvikne er om lag 300 meter lavere enn Hjerkinna på E6. Sammen med E6 er rv 3 hovedforbindelsen fra Trøndelag, Møre og deler av Nord-Norge til Syd-Sverige og kontinentet. Rv 3 i kombinasjon med rv 2 og rv 20 har dessuten økende betydning for tungtransporten mellom Trøndelag/Møre og sydøstlige deler av Sverige og landene videre østover. For øvrig er rv 3 hovedaksen nord-sør i Hedmark og er derfor viktig for næringslivet i Nord- og Sør-Østerdal, samt turisttrafikken mot Trysilfjellet.

Hovedutfordringen på ruta er vegbredde og kurvatur på det meste av ruta, noe som er spesielt problematisk på grunn av mye tungtransport. Om lag 70 pst. av ruta har vegbredde mindre enn 8,5 meter, men ingen strekninger smalere enn 6 meter. På deler av ruta er det problemer med blandet trafikk, samt miljøbelastning og framkommelighet gjennom tettsteder og randbebyggelse. Det er også problemer knyttet til manglende tilrettelegging for gående og syklende, samt noen strekninger med mange alvorlige ulykker. På rv 25 er det mye blandet trafikk og dårlig framkommelighet i rushperiodene.

Hovedstrategien for rv 3 nord for Rena er utbedring av eksisterende veg med hovedfokus på vegbredde og kurvatur og bedre tilrettelegging for tungtransporten. Sør for Rena vil bygging av ny veg og ombygging i eksisterende korridor bidra til å nå mål om forbedret trafikksikkerhet. Samtidig vil framkommeligheten bedres. For rv 25 legges det opp til ombygging til firefelts veg med midtrekkverk.

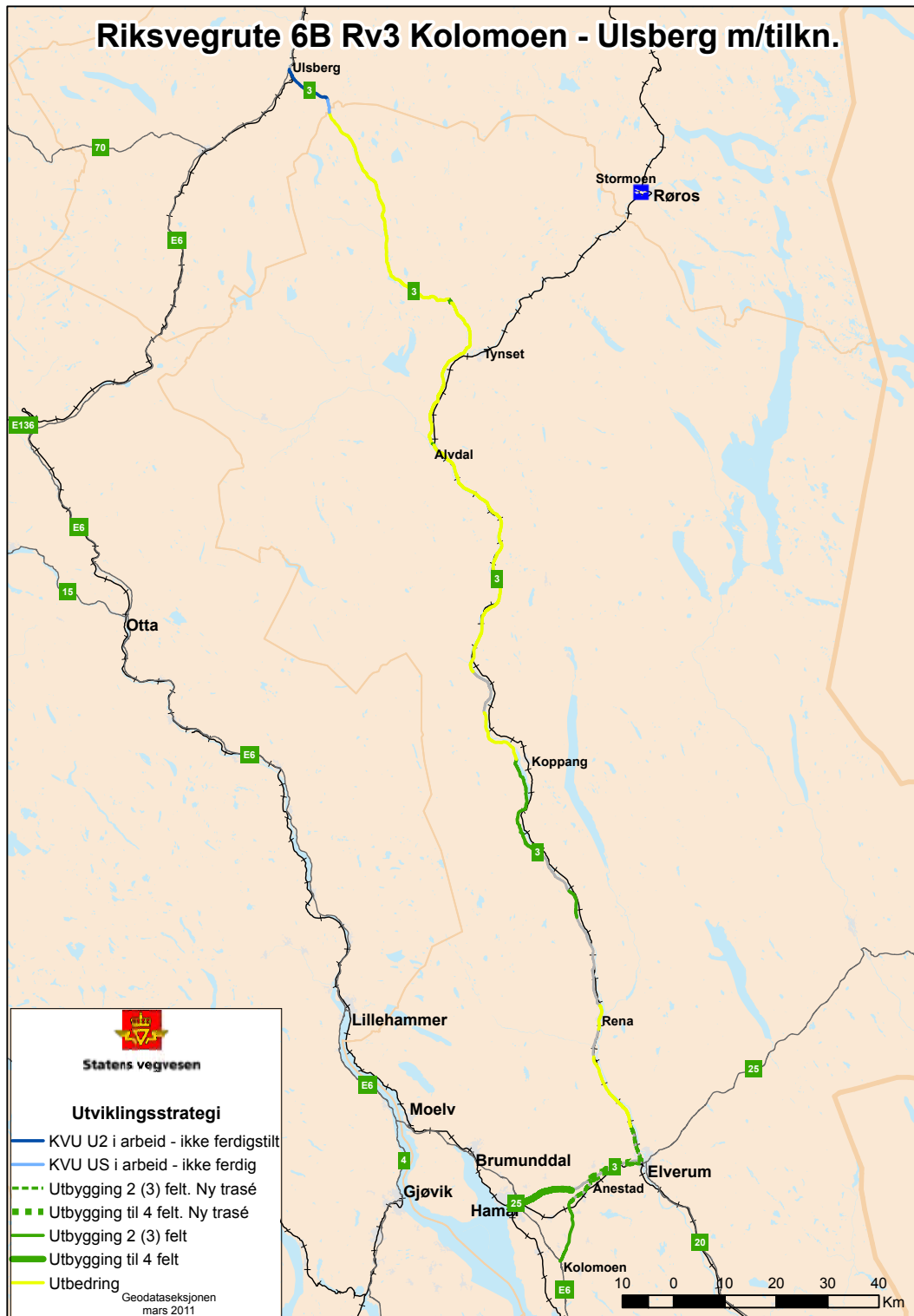
Det største prosjektet i gruppe 1 er bygging av ny veg på rv 3 Ommangsvolden–Grundset. Andre tiltak er ombygging av rv 25 Ringgata–Åker gård til firefelts veg og utbedring av eksisterende veg på flere delstrekninger på rv 3 med noen mindre vegomlegginger og bygging av gang- og sykkelveger. Hovedfokus for utbedringene er vegbredde, kurvatur, sidereing og bæreevne, samt forsterket midtoppmerking og midtrekkverk på et par strekninger. I gruppe 2 og 3 legges det opp til bygging av firefelts veg på rv 25 Åker gård–Brenneriroa og utbedring av de øvrige strekningene på rv 3.

Utviklingsstrategien for ruta er vist i sin helhet i tabell og kart nedenfor.

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 3	Kolomoen–Ommangsvollen	Utvikling av eksisterende veg	Breddeutvidelse	180			180
Rv 3	Ommangsvolden–Grundset	Bygging av ny veg	Reisetiden mellom Elverum og Hamar reduseres. Gir bedre regularitet for næringslivets transporter samtidig som sikkerheten bedres.	2 620	2 620		
Rv 3	Grundset–Gita bru	Utvikling av eksisterende veg	Delvis utbedring/delvis ny trasé. Forterket midtoppmerking.	400	400		
Rv 3	Skjærodden–Rena	Utvikling av eksisterende veg	Ivaretakelse av vegkapital, breddeutvidelse (utbygging til vegnormalstandard), sideterreng, TS	30			30
Rv 3	Rena–Lappland	Utvikling av eksisterende veg	Breddeutvidelse. Rena - Lappland er trang trasé og kostbar å breddeutvide.	150			150
Rv 3	Fjell nord–Opphus nord	Omlagging/Utvikling av eksisterende veg	Ivaretakelse av vegkapital, breddeutvidelse (utbygging til vegnormalstandard), delvis innebygd strekning.	120	120		
Rv 3	Evenstad–Imsroa S	Ombygging/Utvikling av eksisterende veg	Stedvis lav geometrisk standard, innebygde strekninger, miljølempes. Bedre regularitet og redusere reisetid	20		20	
Rv 3	Imsroa S–Stor-Elvdal krk	Ombygging/Utvikling av eksisterende veg	Stedvis lav geometrisk standard, innebygde strekninger, miljølempes. Bedre regularitet og redusere reisetid	100		100	
Rv 3	Stor-Elvdal krk–Nordstumoen	Ombygging/utvikling av eksisterende veg. G/S-veg fra Stor-Elvdal kirke til Noren.	Stedvis lav geometrisk standard, innebygde strekninger, miljølempes. Bedre regularitet og redusere reisetid	200		200	
Rv 3	Nordstumoen–Søndre Bjørå bru	Utvikling av eksisterende veg	Breddeutvidelse, vegkapital, sideterreng, TS-tiltak	130		130	
Rv 3	Atna syd–Hanestad	Utvikling av eksisterende veg	Ivaretakelse av vegkapital, enkel strekning å breddeutvide og utbedre sideterreng.	140	140		
Rv 3	Hanestad–Nesteby	Utvikling av eksisterende veg	Ivaretakelse av vegkapital, enkel strekning å breddeutvide og utbedre sideterreng.	370	370		
Rv 3	Nesteby–Alvdal	Utvikling av eksisterende veg	Ivaretakelse av vegkapital, breddeutvidelse (utbygging til vegnormalstandard), sideterreng	25		25	

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 3	Alvda–Tynset	Utvikling av eksisterende veg	Ivaretagelse av vegkapital, breddeutvidelse (utbygging til vegnormalstandard), sideterreng, TS	230			230
Rv 3	Tynset–Lonåsen S	Utvikling av eksisterende veg	Ivaretagelse av vegkapital, breddeutvidelse (utbygging til vegnormalstandard), sideterreng	100			100
Rv 3	Lonåsen N–Kvikne	Utvikling av eksisterende veg	Ivaretagelse av vegkapital, breddeutvidelse (utbygging til vegnormalstandard), sideterreng	330			330
Rv 3	Kvikne–Sør-Trøndelag grense	Utvikling av eksisterende veg	Ivaretagelse av vegkapital, breddeutvidelse (utbygging til vegnormalstandard), sideterreng	170			170
Rv 3	Hedmark gr.–Innset S (Korsan) (KVL)	Strekningsvis - utbedring: Bredning til 8,5 m, kurveutbedring, forsterkning	Utbedring til vegnormalstandard	115		115	
Rv 3	Innset S (Korsan)–Gullikstad (KVL)	Strekningsvis: Ombygging til 10 m avkjørselsfri veg. Mulig omlegging av trase nær Driva.	Utbedring til vegnormalstandard	100	100		
Rv 25	Ringata–Åker gård	Ombygging til firefelts veg	Reisetiden mellom Elverum og Hamar reduseres, viktig for å styrke ABS-regionen. Gir bedre regularitet for næringslivets transporter samtidig som sikkerheten bedres.	140	140		
Rv 25	Åker gård–Brenneriroa	Ombygging til firefelts veg	Reisetiden mellom Elverum og Hamar reduseres, viktig for å styrke ABS-regionen. Gir bedre regularitet for næringslivets transporter samtidig som sikkerheten bedres.	1 000		1 000	
Mindre utbedringer							
Rv 25	Strandgata–Ringgata	Utvikling av eksisterende veg	Miljø- og TS-tiltak	50	50		
Rv 3	Rogna bru	Omlegging av veg	Økt framkommelighet for tungtransport	60	60		

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 3	Messeltsvingene	Omlagging av veg	Økt framkommelighet for tungtransport	50	50		
Rv 3	Alvdal sentrum	Ny Steien bru med tilstøtende veg	Tettstedstiltak	60	60		
Rv 3	Lonåsen (Tunna bru med tilstøtende veger)	Ny bru og omlagging av veg	Økt framkommelighet for tungtransport	50	50		
		Anslått øvrige behov		215	15	100	100
	Gang- og sykkelveger						
Rv 3	Vollan bru–Ulset	Bygging av 5,5 km ny g/s-veg	Gang- og sykkeltiltak. Fullføre g/s-anlegg på Kvikne	35	35		
		Øvrige g/s-veger		130	40	50	40
	Trafikksikkerhet						
		Anslått behov		225	85	70	70
	Miljø- og servicetiltak						
		Anslått behov		35	20	10	5
	Kollektiv og universell utforming						
		Terminal på Hamar og universell utforming av holdeplasser		50	50		
		Anslått øvrige behov		60		30	30
SUM				7 690	4 405	1 850	1 435





Rute 6c

Rute 6c omfatter rv 15 fra kryss med E6 på Otta i Oppland og over Strynefjellet til havna i Måløy i Sogn og Fjordane. Ruta har ingen tilknytninger. Total lengde av ruta er om lag 280 km.

Rv 15 sammen med E6 er hovedtransportåren mellom Nordvestlandet og Østlandet og har stor betydning for industrien på Sunnmøre, særlig for fiskeforedlingsbedriftene langs kysten. Den har i tillegg en viktig funksjon som rute mellom Trøndelag og Vestlandet sør for Sunnmøre siden E39 fra Ålesund til Trondheim har dårlig standard med mange ferjer. Ruta har større andel tungtrafikk enn normalt, om lag 24 pst. på strekningen over Strynefjellet. Rv 15 har stor betydning for bosetting i distriktene gjennom god tilgjengelighet til arbeidsplasser i regionen. I tillegg er den også viktig for turisttrafikken med en sommerdøgntrafikk som ligger på 150–200 pst. av gjennomsnittet over året. Når Kvivsvegen åpnes for trafikk vil rv 15 få en trafikkøkning ettersom trafikken på E39 fra Sunnmøre vil gå over fv 60 til Kjøs bru. Hvorvidt dette blir en permanent situasjon vil bero på hvilken trasé som blir valgt for E39 fra Kjøs bru til Byrkjelo.

Utfordringene på ruta er knyttet til framkommelighet for tungtrafikken på grunn av lange strekninger med smal og svingete veg, lange og bratte stigninger og nedsatt fart på grunn av randbebyggelse. Hele ruta har smalere vegbredde enn 8,5 meter, men bare om lag 20 km er smalere enn 6 meter. På vinteren er det dårlig framkommelighet over Strynefjellet, i stigninger og på strekninger utsatt for skred. Per 2014 vil det gjenstå utbedring av vel 20 kjente skredpunkter med høy og middels prioritet. I tillegg er de tre Strynefjellstunnelene en flaskehals for tungtransporten på grunn av 4 meters høydebegrensning og bredde litt under 6 meter. Andre utfordringer er knyttet til mange møte- og utforkjøringsulykker, manglende tilrettelegging for gående og syklende, høydebegrensninger for tungtrafikken, tunnelsikkerhet og teknisk forfall i forhold til bæreevne, tunnel og bruer.

For utvikling av ruta legges det opp til en utvikling basert på følgende hovedstrategi:

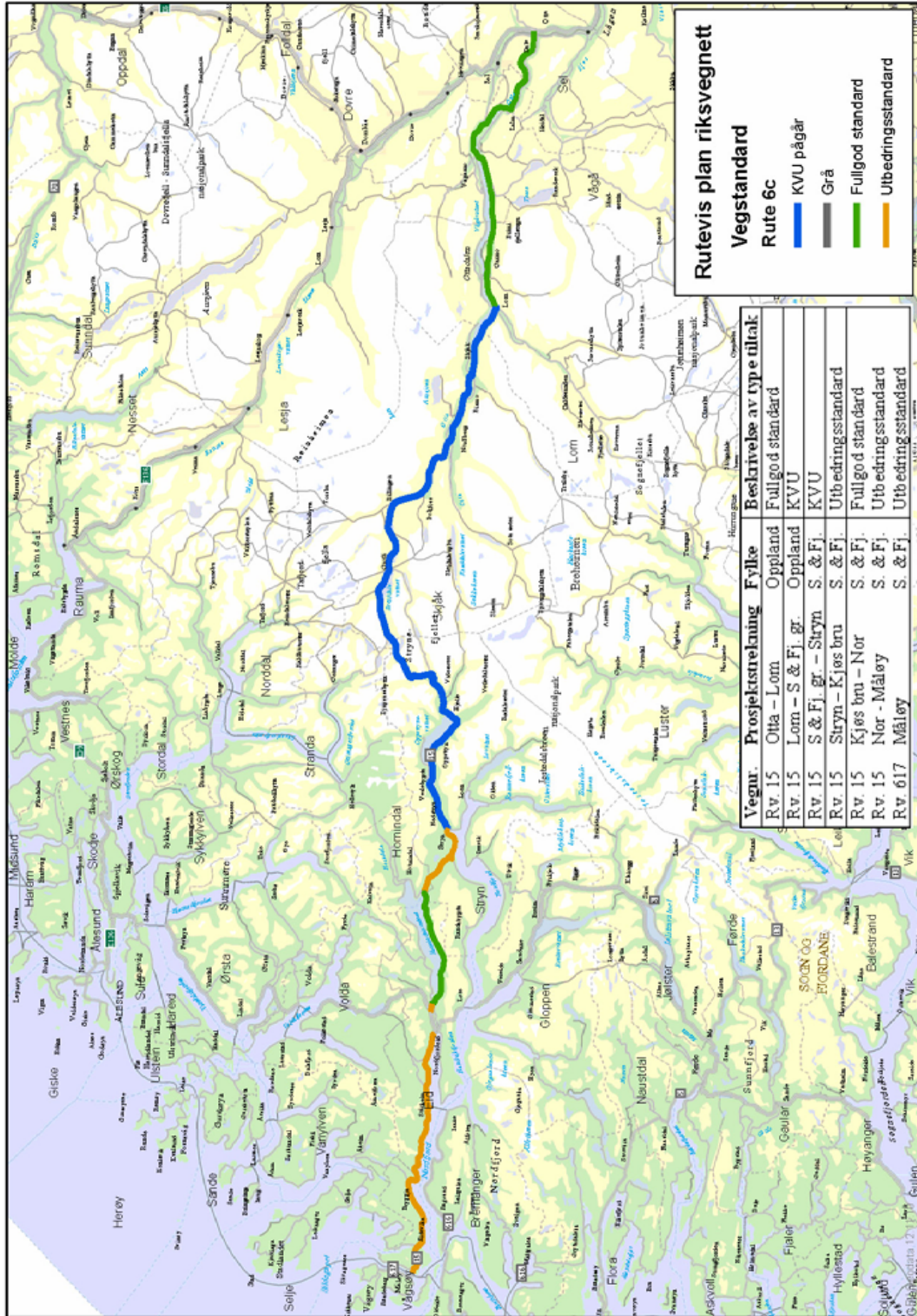
- Tiltak for bedre sikkerhet og framkommelighet over Strynefjellet.
- Tiltak for bedre framkommelighet på vegstrekninger med dårlig standard.
- Tiltak for bedre sikkerhet langs hele ruta i forhold til trafikkulykker, skred og tunnel.
- Etablering av gang- og sykkelvegnett i tettsteder og randbebyggelse.

Det største prosjektet i gruppe 1 er bygging av nye tunneler over Strynefjellet og utbedring av skredpunkter i Grasdalen. Andre viktige tiltak er utbedring med hensyn til bredde og kurvatur, samt tiltak mot utforkjøringsulykker. Dette er først og fremst på strekningene Lalm vest–Snerle vest, Fossbergom vest–Skamsar, Dønnfoss–Heggebottvatnet, Kjøs bru–Hjelle, Eid–Stårheim. I tillegg er det mange tiltak på hele ruta i forhold til skred, trafikksikkerhet og tettstedsutvikling. I gruppe 2 og 3 videreføres utbedring av vegstandarden på hele ruta med utgangspunkt i eksisterende veg.

Utviklingsstrategien for ruta er vist i sin helhet i tabell og kart nedenfor.

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 15	Otta	Nytt kryss Otta sentrum	TS	40	40		
Rv 15	Otta–Dale	Breiddeutviding, forsterka midtoppmerking	TS	15		15	
Rv 15	Dale–Lalm aust	Breiddeutviding, kurvatur	TS, framkomst	230		230	
Rv 15	Lalm vest Snerle vest	Breiddeutviding, kurvatur	TS, framkomst	100	100		
Rv 15	Snerle vest–Voldheim	Breiddeutviding, kurvatur	TS, framkomst	90		90	
Rv 15	Sundbrua–Randen	Breiddeutviding m.m.	TS, framkomst	80			80
Rv 15	Randen–Garmo aust	Breiddeutv., kurvatur, oppgrad. tunnel og rastiltak	TS, framkomst	180		180	
Rv 15	Garmo aust–Garmo vest	Breiddeutv., kurvatur, oppgrad. tunnel og rastiltak	TS, framkomst	45			45
Rv 15	Garmo aust–Fosbergom aust	Breiddeutviding, kurvatur, m.m.	TS, framkomst	210		210	
Rv 15	Lom tettstad	Tettstødtiltak	TS, framkomst	50	50		
Rv 15	Fosbergom vest–Bis-mo aust (KVU)	Breiddeutviding, kurvatur, m.m.	TS, framkomst	275	275		
Rv 15	Bismo aust–Skamsar (KVU)	Kryss- TS-tiltak i Bismo sentrum, ny bru med omlegging	TS, framkomst	50	50		
Rv 15	Skamsar–Dønnfoss (KVU)	Breiddeutviding m.m.	TS, framkomst	155			155
Rv 15	Dønnfoss bru (KVU)	Ny Dønnfoss bru Breiddeutviding	TS, framkomst	50	50		
Rv 15	Dønnfoss–Heggebotvatnet (KVU)	Breiddeutviding, kurvatur	TS, framkomst	160	160		
Rv 15	Heggebotvatnet–Eldhusgrende (KVU)	Breiddeutviding, kurvatur	TS, framkomst	170		170	
Rv 15	Eldhusgrende–Skjåsæter (KVU)	Breiddeutviding m.m.	TS, framkomst	70			70
Rv 15	Sjåksæter–Grotli (KVU)	Breiddeutviding m.m.	TS, framkomst	130			130
Rv 15	Grotli–Langvatnet (KVU)	Breiddeutviding	TS, framkomst	100			100
Rv 15	Langvatnet Sogn og Fj. Grense (KVU)	Breiddeutviding, tunneltiltak (vert handtert gjennom KVU)	TS, framkomst				

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 15	Oppland gr.–Grovdal (KVU)	Tunneler over Strynefjellet. Rasparti i Grasdalen	Mangl. fri høgde, b < 6 m, rasfare	2 000	2 000		
Rv 15	Grovdal–Stryn	GS-veg på 20,9 km av strekninga. Utbetring Mindresundet bru	Mangl. tryggleik mjuke trafikantar på delar av strekn. Smal bru.	210		170	40
Rv 15	Stryn–Kjøps bru	Kontrollplass Kjøps bru	Mangl. tryggleik mjuke trafikantar første del av strekn	25		25	
Rv 15	Stryn–Kjøps bru	GS-veg på 4,9 km av strekninga		60		60	
Rv 15	Kjøps bru–Hjelle	Utbetring av veg gjennom Mogrenda, inkl. gs-veg	Smal veg (<6 m) og mangl. sikring mjuke trafikantar Oppgr. Tunnelar	270	70	100	100
Rv 15	Eid–Stårheim	GS-veg, kryss og veg-utbetring ved kryss til Harpefossen av strekninga	Manglande trafikktryggleik på delar av strekninga.	100	100		
Rv 15	Stårheim–Maurstad	GS-veg på 0,5 km av strekninga Oppgradering av Erviktunnelen	Dårlege tryggleik mjuke trafikantar	100	10	90	
Rv 15	Maurstad–Måløy kai	Utbetring av byrommet frå Måløybrua til Måløy kai.	TS, miljø m.m. Oppgr. Tunnelar	90	30	60	
Rv 15	Oppland gr.–Måløy	Rassikringstiltak		50	50		
Programområdetiltak							
Rv 15	Otta – Sogn og Fj. gr.	Programområdetiltak		1 120	470	380	270
Rv 15	Oppland gr. – Måløy	Programområdetiltak		650	250	200	200
SUM				6 875	3 705	1 980	1 190



Rute 6d

Rute 6d omfatter E136 fra kryss med E6 på Dombås i Oppland til Ålesund sentrum. Ruta har en tilknytning som er rv 658 til Ålesund lufthavn, Vigra. Total lengde av ruta er om lag 195 km. Av dette er E136 om lag 180 km og rv 658 om lag 15 km. Rutas lengde er eksklusiv strekningen E39 Kjelbotn–Breivika (48 km) på rute 4b som er «felles» med rute 6d.

Rute 6d sammen med E6 gjennom Gudbrandsdalen er den viktigste vegforbindelsen mellom Møre og Romsdal og det sentrale Østlandsområdet og videre til Sverige og kontinentet. Ruta er særdeles viktig for den betydningsfulle eksportnæringen i Møre og Romsdal, noe som forventes å vedvare selv med en storstilt utbygging av E39 langs kysten. Gjennom Romsdalen passerer det om lag 450 tunge kjøretøy per døgn. Dette er om lag 25 pst. av gjennomsnittlig årsdøgntrafikk, noe som er svært høyt sammenlignet med mange andre vegstrekninger. Ruta er viktig for varedistribusjon mellom Åndalsnes og Ålesund. For turistnæringen har den stor betydning, særlig i vinterhalvåret. Rutas betydning for en robust bo- og arbeidsmarkedsregion vil bli ytterligere styrket når Tresfjordbrua åpnes for trafikk.

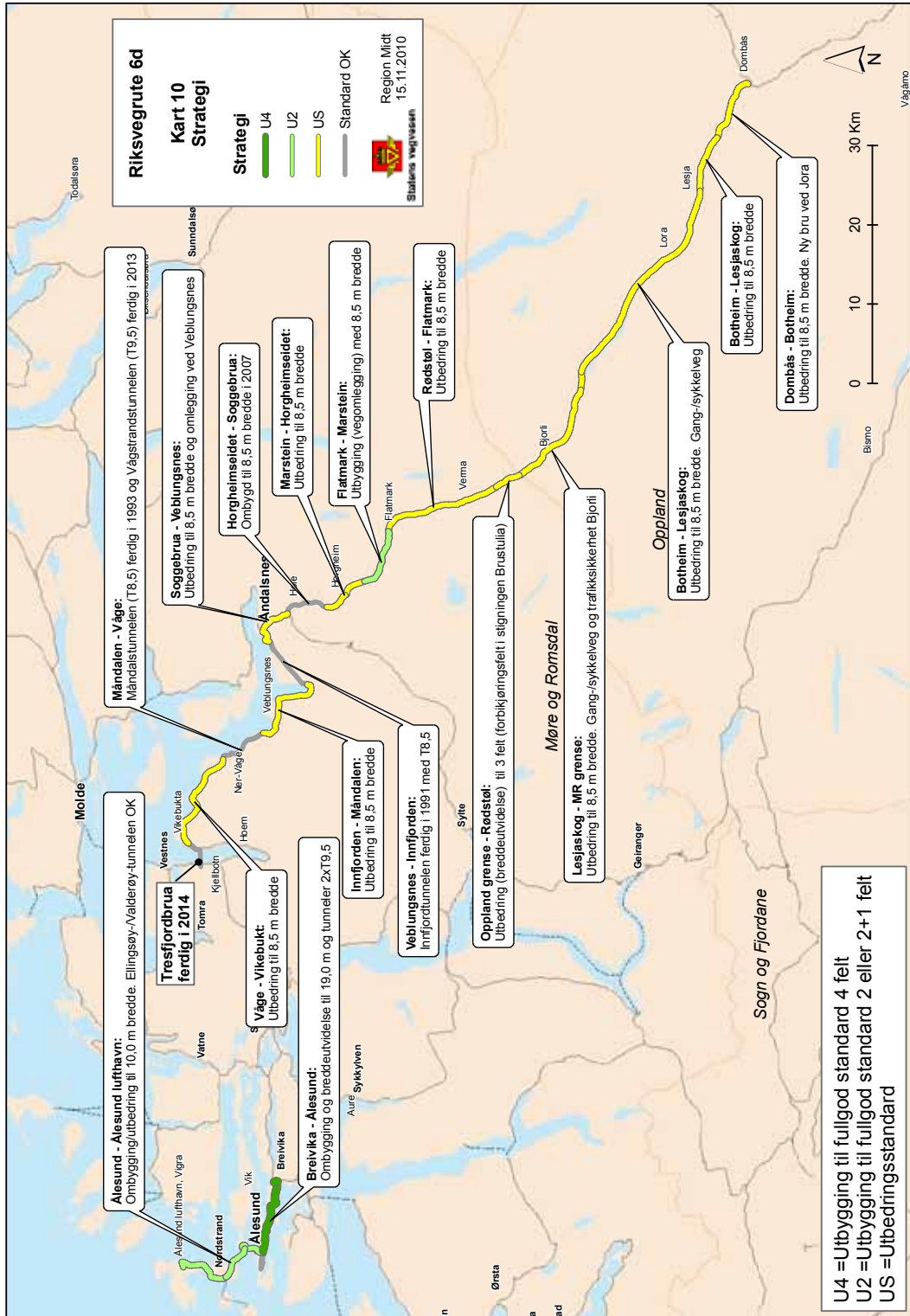
Om lag 90 pst. av ruta har vegbredde mindre enn 8,5 meter. Selv om bare 10 km er smalere enn 6 meter, så anses vegbredden som en utfordring på grunn av den store trafikken med tunge kjøretøy. Det er også noen partier med krappe kurver, særlig på strekningen rundt Jorabrua. Den 3,5 km lange og bratte stigningen i Brustulia opp mot Bjorli er en alvorlig flaskehals som ofte påfører tungtransporten forsinkelser på vinteren. Per 2014 vil det gjenstå utbedring av vel 20 kjente skredpunkter med høy og middels prioritet. Ellers er det mye randbebyggelsesom gjør at om lag 25 pst. av strekningen har nedsatt fartsgrense. I områdene Breivika, Ålesund og Vigra er det problem med kapasitet, ulykker og miljøbelastning, særlig på strekningen Breivika–Lerstad der Lerstadvegen er mest brukt i stedet for E136 Borgundvegen.

Utover ferdigstillelse av Tresfjordbrua er det viktigste prosjektet i gruppe 1 bygging av firefelts veg i ny trase på strekningen E136 Breivika–Lerstad. Av hensyn til tungtrafikken foreslås bygging av «krabbefelt» i stigningen opp mot Bjorli. I tillegg foreslås ny Jora bru og breddeutvidelse av noen strekninger, samt gang- og sykkelveg i Lesja og i Ålesund. På strekningen Innfjorden øst–Vikebukta foreslås etablering av forbikjøringsfelt, skredsikring og nye tunneler i tillegg til breddeutvidelse. I gruppe 2 foreslås utvidelse av E136 Lerstad–Ysteneset (x rv 658). For øvrig foreslås arbeidet med breddeutvidelse av eksisterende veg videreført for resten av ruta i gruppe 2 og 3. Sikring av skredpunktene er i hovedsak lagt i gruppe 1.

Utviklingsstrategien for ruta er vist i sin helhet i tabell og kart nedenfor.

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
E136	Dombås–Jora (2,7 km)	Bygging av ny Jora bru med tilstøtende veg	Utbedring av kort ulykkesutsatt strekning.	50	50		
E136	Jora–Botheim (5,9 km)	Breddeøkning/utbedring til 8,5 m, spesiell vurdering i Kjørømsgrenda	Bedre trafiksikkerhet og framkomm. på strekning med nye randbebyggelse.	200		200	
E136	Botheim–Møre og Romsdal grense (52,4 km)	Gang-/sykkelvegbygging (ca 4 km), avkj.reg og TS-tiltak. Senere utbedring til 8,5 m bredde.	Bedre trafiksikkerhet. Økt trygghetsfølelse og framkommelighet for gående og syklende.	850	250	450	150
E136	Oppland gr–Rødstøl (3,4 km)	Bygging av forbi kj.felt 3,9 km i hele Brustulia.	Bedre framkommelighet for tunge biler. Vegstenging unngås	60	60		
E136	Rødstøl–Flatmark (15,6 km)	Utbedring (breddeøkning) fra ca 7,3 m til 8,5 m bredde langs eksist trasé	Bedre trafiksikkerhet når smal veg utbedres.	190			190
E136	Flatmark–Marstein (8,0 km)	Ombygging til 8,5 m bredde delv. langs eksist veg og delvis i ny trasé.	Bedre trafiksikkerhet og framkomm. når smal veg og krappe kurver utbedres.	420	420		
E136	Marstein–Horgheimseidet (15,6 km)	Utbedring (breddeøkning) fra ca 7,2 m til 8,5 m bredde langs eksist trasé.	Bedre trafiksikkerhet når smal veg breddeutvides.	60			60
E136	Soggebrua–Inn-fjordtunnelen øst (6,3 km)	Utbedring til 8,5 m bredde streknin-gen Soggebrua-Setnesjordet. Ny trasé med 110 m tunnel v/ Veblungsnes.	Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet, spesielt ved Veblungsnes (gruppe 1)	140	100		40
E136	Innfjorden øst–Vikebukta (31,6 km)	Utbedring (breddeøkning) fra ca 6,0–7,5 m til 8,5 m bredde langs eksist trasé. Forbi kj.felt, rassikring og nye tunneler bygges først.	Bedre trafiksikkerhet og trygghetsfølelse på rassutsatte strekninger. Bedre framkommelighet med ny tillatt høyde 4,5 m.	430	330		100
E136	Tresfjordbrua (Vikebukta–Remmem) (3,0 km)	Ny trase (b=8,5 m) over Tresfjorden med fylling og 1200 m lang bru med høyde 30 m. Lengdered. 12,5 km.	Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet. Utbedring langs eks. veg vanskelig. Lavere transportkostnader.	710	710		
E136	Breivika–Lerstad (4,4 km)	Omlegging til ny trase med 4 felt ihht alternativ H, med delvis tunnel	Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet ved å fjerne trafikk fra uegnet vegnett.	1 100	1 100		

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Prioritet		
					1	2	3
E136	Lerstad–Yste-neset (xRv658) (5,5 km)	Utvidelse av eksist 2feltsveg til 4 felt i trasé forberedt for denne breddeøkningen.	Bedre trafiksikkerhet og framkomm. for forventet ÅDT 23.000 kjø/d	400	400		
E136	Ystene-set (x rv 658) - Skutvika (2,4 km)	Trafiksikkerhets- og miljøtiltak. Bymessige utbedringer i eksisterende gater	Bedre miljø og trafiksikkerhet for forventet trafikkmengde 20.000 kjø/døgn	50	50		
Rv 658	Ålesund–Ålesund lufth. lokalveger	Utvidelse til 10,0 m og bygging av lokalveger	Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet.	180			180
Programområdetiltak							
E136 Rv 658	Diverse «mindre» tiltak	Mindre investeringstiltak, TS/ kollektivtrafikk/Forsterkning/ G/s-veger/Ekspresbusstiltak/ Raskring/planlegging m.m.	Rimelige tiltak for sikkerhet- og framkommelighet, delvis som strakstiltak i påvente av større investeringer.	1 540	540	500	500
SUM				6 380	3 560	1 600	1 220



Riksvegrote 6e

Rute 6e omfatter rv 70 som går fra kryss med E6 i Oppdal i Sør-Trøndelag til havna i Kristiansund i Møre og Romsdal og en tilknytning på rv 681 til Kvernberget lufthavn. E39 på rute 4b fra Bergsøya til Øygarden deler rute 6e i to deler. Ruta har en total lengde på om lag 162 km. Av dette utgjør rv 70 drøyt 160 km.

Rute 6e er hovedforbindelsen mellom Nordmøre og Østlandet. Rv 70 har lange strekninger med smal veg og uoversiktlige kurver. Tunnelene langs Oppdølsstranda har fri høyde på 3,9 meter og dette hindrer noe av tungtransporten. Dette hinderet vil bli utbedret når skredsikring av Oppdølsstranda er ferdig i 2014. Deler av ruta har en del arbeidspendling. På strekningen fra Frei inn mot sentrum i Kristiansund er det i dag noen forsinkelser i rushtiden. Oppdal har jernbanetilknytning, mens Sunndalsøra og Kristiansund har havnetilknytning. Kristiansund har stamnetthavn.

Utfordringene på ruta er først og fremst knyttet til dårlig vegstandard. Deler av vegen er smal, har dårlig kurvatur og dårlig bæreevne. 14 km av rv 70 vil være smalere enn 6 meter i 2014. Lange strekninger på ruta har nedsatt fartsgrense på grunn av mye randbebyggelse. I tillegg er den 4 km lange stigningen opp Gråura øverst i Sunndalen en flaskehals for godstransporten vinterstid. Den skredutsatte strekningen langs Oppdølsstranda utbedres nå og vil være ferdig i 2014. I tillegg er det registrert flere skredpunkter i Sunndalen og langs Tingvollfjorden hvor det går skred av og til.

I et langsiktig perspektiv legges det opp til å utbedre vegstandarden på ruta ved breddeutvidelse og utbedring av kurvatur.

I gruppe 1 prioriteres utbedring av eksisterende veg og avkjørselssanering på strekningen Oppdal–Elverhøybrua. Dessuten prioriteres utbedring av det smaleste vegnettet på ruta. Under forutsetning om at det oppnås enighet om en bypakke for Kristiansund, prioriteres breddeutvidelse til firefelts veg på strekningen fra Kvernberget til Kristiansund sentrum. Denne utbyggingen er prioritert med tiltak i alle tre grupper.

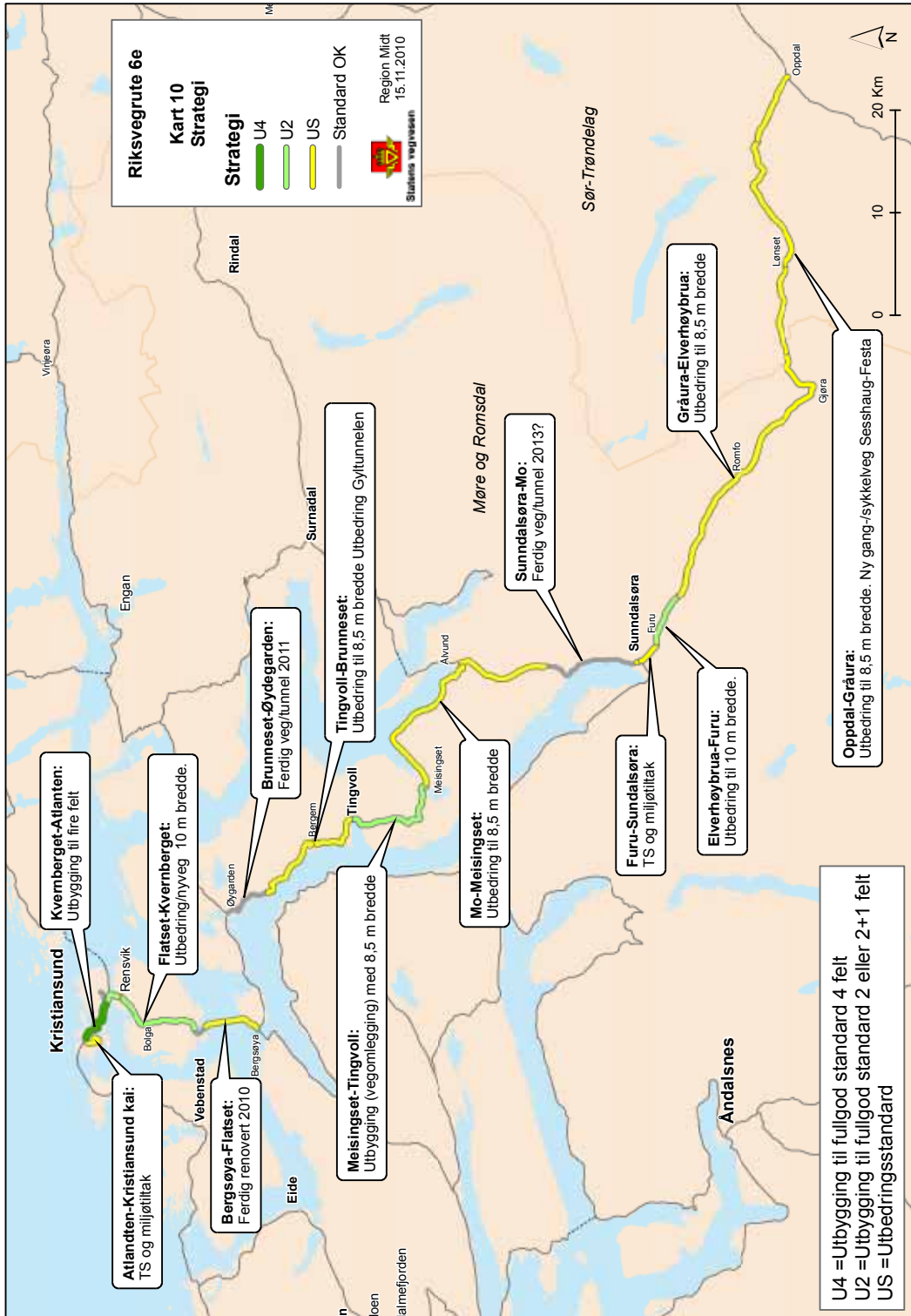
Utenom tiltak på innfartsåren til Kristiansund, prioriteres utbedring og utbygging av strekningene Mo til Ålvundfoss, Tingvoll til Brunneset og Bolga til Kvernberget i gruppe 2.

I gruppe 3 prioriteres det en ytterligere utbedring av strekningen Hohamran–Elverhøybrua (Gråura) samt en ny bru over Driva. Videre prioriteres utbedring av strekningen Fuglvågen–Meisingset og utbygging på strekningen Flatset–Bolga. I Kristiansund er det prioritert miljøtiltak og utbedring av sidevegnettet.

Utviklingsstrategien for ruta er vist i sin helhet i tabell og kart nedenfor.

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 70	Oppdal–Lønset (20,8 km)	Ny gang-/sykkelveg strekn. Sesshaug–Festa (4km). Breddeutv. fra 7,2 til 8,5 m og avkj.san. hele strekn.	Bedre framkommelighet, trafiksikkerhet og trygghetsfølelse for skolebarn.	250	25		225
Rv 70	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.	150	150		
Rv 70	Hohamran (Gråura)–Elverhøybrua Øst (30 km)	Utbedring og breddeøkn. fra 7,0 m til 8,5 m. Strekingen Romfo - Snøvassmelan utbedres først.	Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet pga større vegbredde og ny tillatt høyde 4,5 m.	200	50		150
Rv 70	Elverhøybrua øst–Furu (6 km)	Ny bru over Driva forutsatt bygd 2012–2013. Utbedring og bredde-økning fra 7,0 m til 10,0 m. Fartsgrensen kan økes.		70			70
Rv 70	Sunnalsøra–Mo (Ålvundeid) (10 km)	7,5 km lang tunnel ferdig 2013? Bredde-utv. eksist veg Modalene, TS-tiltak S-øra		25			25
Rv 70	Mo–Ålvundfoss (9,0 km)	Utbedring og breddeøkning fra 6,5 m til 8,5 m	Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet	100		100	
Rv 70	Ålvundfoss–Fuglvågen (2,5 km)	Utbedring fra 5,5 m til 8,5 m vegbredde. Litt omlegg.	Bedre trafiksikkerhet, framkommelighet og bæreevne	75	75		
Rv 70	Fuglvågen–Meisingset (14,5 km)	Utbedring fra 6,5 m til 8,5 m vegbredde. Litt omlegg.	Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet	260			260
Rv 70	Meisingset–Tingvoll (8,4 km ny veg)	Utbedring/omlegging fra 5,5 m til 8,5 m vegbredde. Gangveg 1 km ved Stølør?	Bedre trafiksikkerhet, framkommelighet og bæreevne	230	230		
Rv 70	Tingvoll–Brunneset (17 km)	Utbedring/omlegging fra 6,5–7,0 m til 8,5 m veg-bredde. Utbedre Gyttunnelen.	Bedre trafiksikkerhet og framkommelighet på grunn av ny tillatt høyde 4,5 m	200		200	
Rv 70	Flatset–Bolga (6 km)	Utbygging (breddeøkn./ny vertikal-kurvatur) fra 6,5/7,5 m til 10,0 m veg-bredde (bypakke)	Bedre trafiksikkerhet ved bedre vertikal-kurvatur og økt vegbredde	350			350
Rv 70	Bolga–Kvernberget (3,7 km)	Utbygging av ny veg (10,0 m vegbredde). Gammel veg som lokalveg (bypakke)	Bedre trafiksikkerhet, framkommelighet og tettstedsmiljø	700		700	

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 70	Kvernberget–Nord-sundbrua (2,6 km)	Breddeøkning til firefelts veg, tunnel gjennom Kråkhaugen, bypakke	Bedre trafiksikkerhet, framkommelighet og tettstedsmiljø	1 000	700	300	
Rv 70	Nordsundbrua–Atlanten (2,6 km)	Breddeøkning til firefelts veg, nye bruer, bypakke.	Bedre trafiksikkerhet, framkommelighet og tettstedsmiljø	500	400	100	
Rv 70	Atlanten–Kristiansund kai og sidevegnett i bypakke	Miljøtiltak/bypakke i Kristiansund	Bedre trafiksikkerhet, framkommelighet og tettstedsmiljø	900		100	800
Rv 70	Sunnalsøra	Sykkelsatsing ved ombygging av gater og vegger	Sammenhengende sykkelvegnett øker sykkelbruken	25	25		
Programområdetiltak							
Rv 70	Diverse «mindre» tiltak	Mindre investeringstiltak, TS/ Kollektivtrafikk/Forsterkning/ G/s-veger/Ekspressbusstiltak/ Rassing/ planlegging m.m.	Rimelige tiltak for sikkerhets- og framkommelighets- forbedring, delvis som straksiltak i påvente av større investeringer.	200	80	100	20
SUM				5 235	1 735	1 600	1 900



Riksveggrute 7

Rute 7 omfatter E6 fra kryss med rv 706 på Ranheim øst for Trondheim til kryss med rv 80 i Fauske i Nordland. Ruta har seks tilknytninger som er rv 80 fra Fauske til Bodø, rv 12 til Mo i Rana havn, Toranaset og mellomriksvegforbindelsene til grensen mot Sverige; E12 Mo i Rana-Umbukta, E14 Stjørdal-Storlien, rv 73 Trofors-Krutvatn og rv 77 Storjord-Graddis. Total lengde av ruta er om lag 935 km. Av dette er E6 om lag 670 km og tilknytningene om lag 265 km.

Foruten betydningen som hovedforbindelse mellom landsdelene har de enkelte deler av ruta viktige regionale funksjoner. E6 på strekningene Trondheim-Stjørdal, Levanger-Steinkjer og Mosjøen-Mo, samt rv 80 Fauske-Bodø, har stor betydning som interne forbindelser i bolig-, arbeids- og serviceregioner (BAS-regioner). E6 er sammen med jernbanen viktig for at strekningen Trondheim-Steinkjer skal utvikle seg til en slik region. Næringslivet langs kysten, med fiskeindustrien, er i stor grad avhengig av E6 for rask og pålitelig transport. Trafikken er størst på strekningen Trondheim-Steinkjer og rundt Bodø.

Utfordringene på ruta er sammensatte. Enkelte steder er det for liten kapasitet, og trafikkmengden tilser at firefelts veg bør bygges. Andre strekninger har lav geometrisk standard, men om lag 80 pst. av ruta har en årsdøgntrafikk på mindre enn 4 000 kjøretøy. Ruta omfatter høvfjellsproblematikk. Deler av ruta har relativt høye ulykkestall.

Det blir gjennomført to konseptvalgutredninger (KVU) langs rute 7. Disse er KVU Trondheim-Steinkjer og KVU Bodø. KVU'ene er markert i kursiv i tabellen under.

I gruppe 1 prioriteres tiltak og prosjekter som har vært synliggjort gjennom NTP 2010-2019, i tillegg til en del endringer i forhold til dette og noen nye.: Store strekningsvise prosjekter er det på E6 mellom Ranheim og Steinkjer, Vegpakke Helgeland som er fra Nord Trøndelags grense til Saltfjellet og Vegpakke Salten fase 2, som alle legges opp til delvis bompengefinan-



siering. I tillegg er det en del større strekningsvise prosjekter langs E6 som for eksempel Sør-elva–Borkamo, og omlegging av E6 ved Setså.

Prosjekter på mellomriksforbindelsene er E14 med mindre tiltak i påvente av utbygging til vegnormalstandard og rv 77 med tunnel gjennom Tjernfjellet på strekningen Storjord–Junkerdal. Dette prosjektet sees gjennomføringsmessig i sammenheng med E6 Sør-elva–Borkamo.

I byområdene er det for rv 80 fra Løding til Bodø havn prioritert omfattende tiltak skissert i KVVU Bodø og forslag som kan gå inn i en Vegpakke Salten fase 2.

I gruppe 2 prioriteres både utbedring av eksisterende veg, omlegging og videre utvikling. For E6-strekningen Ranheim–Steinkjer er det utbygging av firefelts veg mellom Åsen og Verdal (delvis bompengefinansiert). For byområdene er det tiltak innenfor programområdene, herunder også omlegging av E6 i Fauske.

Prosjekter og tiltak på mellomriksforbindelsene omfatter utbedring av rv 73 fra Trofors til Hattfjelldal og utbygging til vegnormalstandard på E12 mellom Mo og Umbukta.

I gruppe 3 prioriteres utbedring og videre utvikling av eksisterende vegnett, deriblant utbygging av firefelts veg mellom Ranheim og Stjørdal og mellom Verdal og Steinkjer. På mellomriksforbindelsene prioriteres videre utbedring av E14, rv 73 og rv 77.

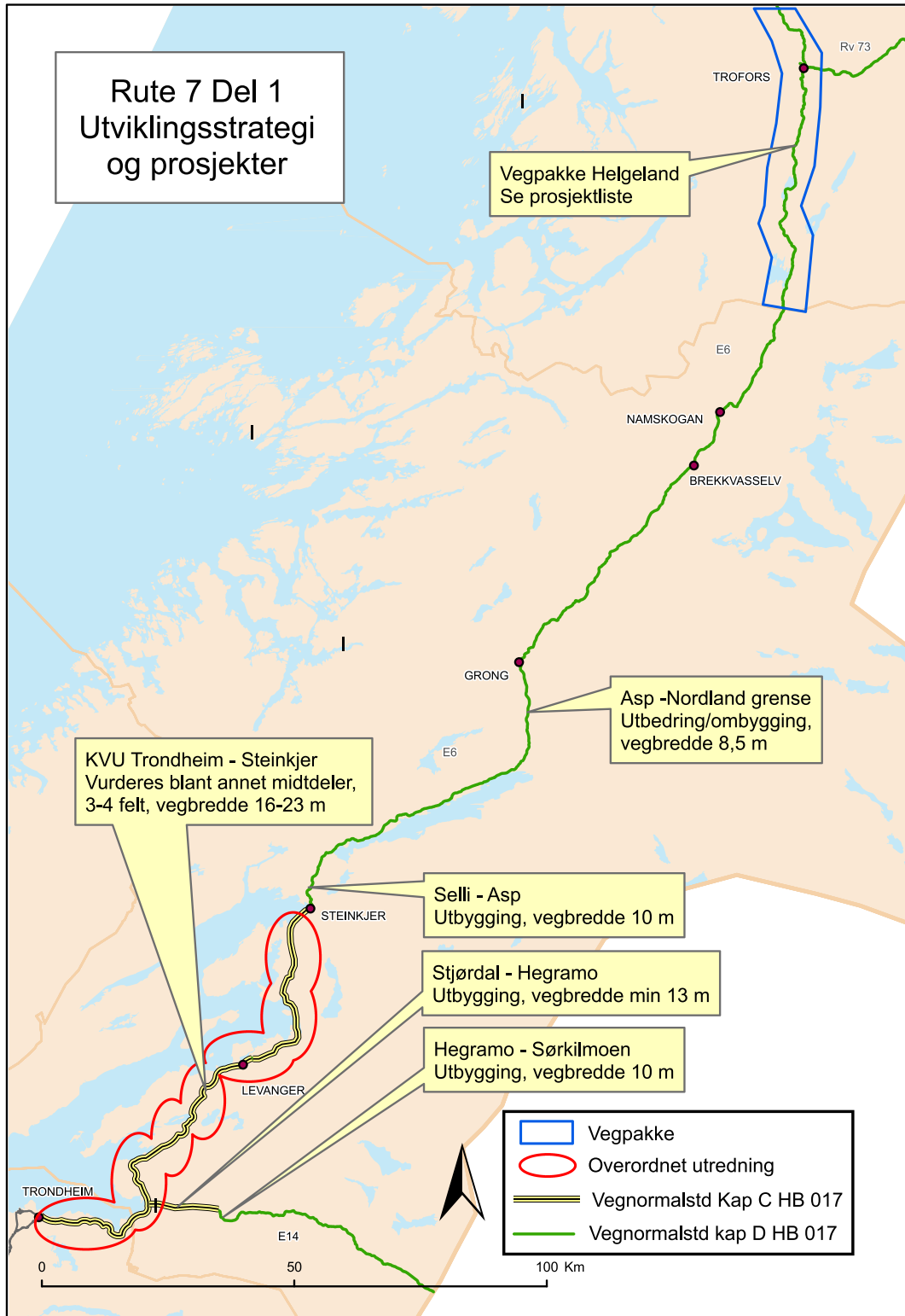
Utviklingsstrategien for ruta er vist i sin helhet i tabell og kart nedenfor. I kartene er det vist som strategi å utvikle vegnettet til vegnormalstandard kap C og D i Statens vegvesens håndbok 017. Kap C er såkalt vegnormalstandard, mens kap D er utbedringsstandard. Veg etter kap D er like god og slitesterk som etter kap C, men har noe mindre strenge krav til kurvatur og stigning.

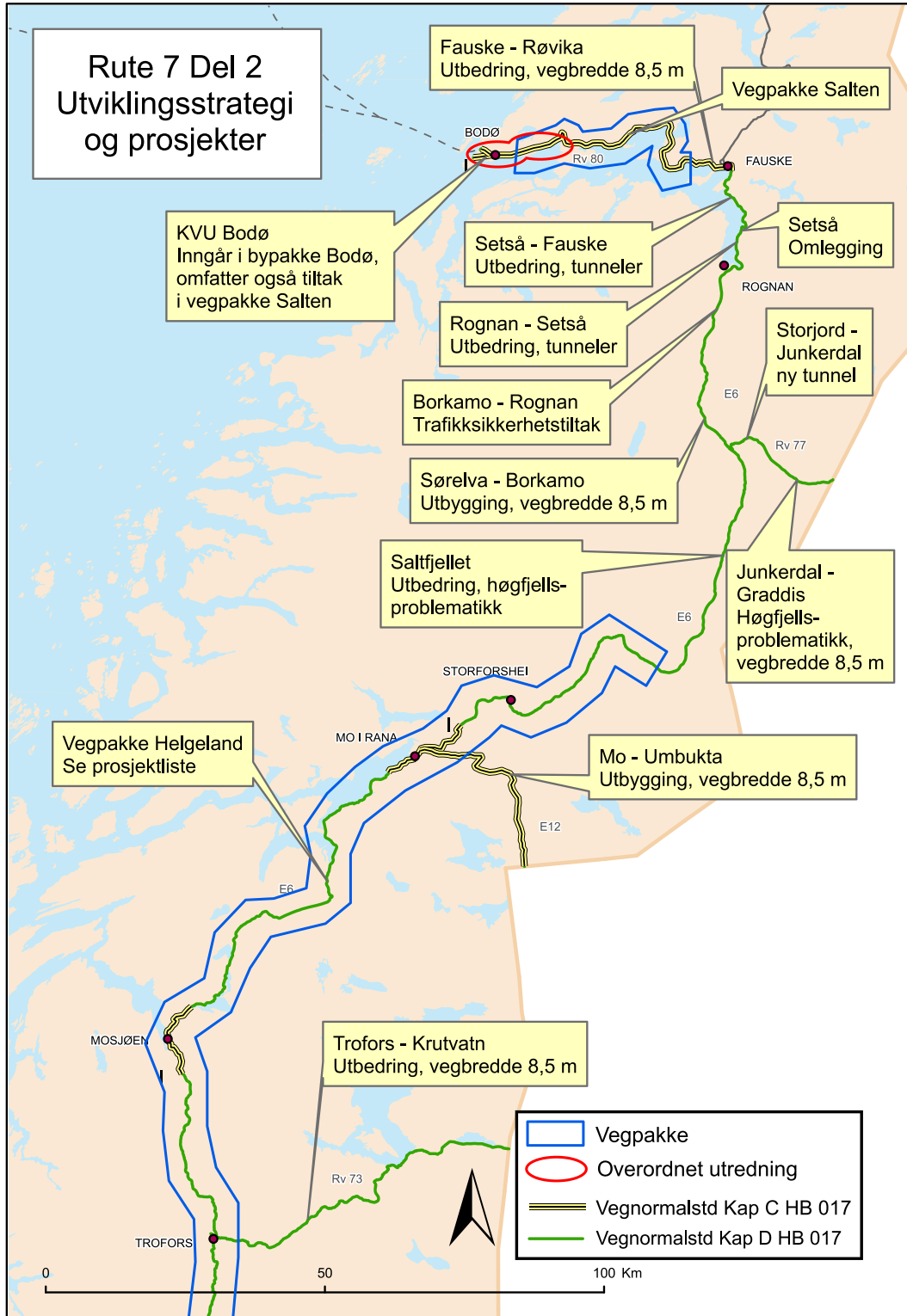


Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
E6	Ranheim–Steinkjer	Avbøtende tiltak i påvente av utbygging til 4 felt	Trafikksikkerhet.	500	500		
E6	Ranheim–Stjørdal (KVU)	Tiltak beskrives i KVU.	Utbygging til 4 felt ut fra forventet trafikk.	2 000			2 000
E6	Stjørdal–Åsen (KVU)	Tiltak beskrives i KVU.	Utbygging til 4 felt ut fra forventet trafikk.	1 500	1 500		
E6	Åsen–Verdal (KVU)	Tiltak beskrives i KVU.	Utbygging til 4 felt ut fra forventet trafikk.	1 500		1 500	
E6	Verdal–Steinkjer (KVU)	Tiltak beskrives i KVU.	Utbygging til 4 felt ut fra forventet trafikk.	1 500			1 500
E6	Ågflåget	Rassikring.	Økt framkommelighet og trafikksikkerhet.	5	5		
E6	Selli–Asp–Sem	Utbygging til vegnormalstandard.	Økt framkommelighet og trafikksikkerhet.	200	200		
E6	Sem–Grong	Utbedring.	Økt framkommelighet og trafikksikkerhet.	200		200	
E6	Rennseterelva–Langnesberga	Utbedring av rasparti.	Trafikksikkerhet.	150	150		
E6	Grong–Nordland gr	Utbedring av partier med dårlig geometri og smal veg.	Framkommelighet.	600	300		300
E6	Nord-Trøndelag gr–Brenna Vegpakke Helgeland (VPH)	Utbedring av partier med dårlig geometri og smal veg (oppstart i 2010–13).	Økt framkommelighet og trafikksikkerhet.	550	550		
E6	Brenna–Lien (VPH)	Utbedring/omlegging.	Økt framkommelighet og trafikksikkerhet.	1 200	1 200		
E6	Lien–Mosjøen	Mindre utbedringer.	Trafikksikkerhet.	100		100	
E6	Mosjøen	Midtrekkverk.	Trafikksikkerhet.	50		50	
E6	Mosjøen–Osen (VPH)	Utbedring/omlegging.	Økt framkommelighet.	1 000	1 000		
E6	Korgen–Finneidfjord (VPH)	Kryssutbedringer, gang/sykelveg.	Trafikksikkerhet.	70	70		
E6	Skamdal–Urland (VPH)	Utbedring/omlegging.	Økt framkommelighet og trafikksikkerhet.	150	150		

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
E6	Urland–Hauknes	Utbedring/omlegging.	Økt framkommelighet og trafiksikkerhet.	200			200
E6	Hauknes–Mo Sør	Forsterket midtoppmerking,	Trafiksikkerhet.	55		55	
E6	Mo Sør–Mo Nord	Firefelts veg, midtoppmerking, midtrekkverk, alternativt omlegging av E6.	Økt framkommelighet og trafiksikkerhet.	150		100	50
E6	Mo–Bolna (VPH)	Utbedring, breddeutvidelse, omlegging.	Økt framkommelighet og trafiksikkerhet.	1 200	1 200		
E6	Øvrige strekninger fra Brenna–Saltfjellet	Utbygging til utbedrings-standard. Mindre tiltak innenfor programområdene.	Økt framkommelighet, trafiksikkerhet, jevn og mer gjennomgående standard.	50		50	
E6	Bolna–Sørrelva	Høyfjellsproblematikk over Saltfjellet.	Økt framkommelighet, regularitet og trafiksikkerhet.	200			200
E6	Sørrelva–Borkamo	Utbedring bredde og kurvatur til vegnormalstandard.	Økt framkommelighet.	550	550		
E6	Borkamo–Rognan	Tilfredsstillende vegstandard. Breddeutvidelse og midtrekkverk.	Trafiksikkerhet og framkommelighet, nødvendig for å kunne opprettholde fartsgrense 90 km/t.	150			150
E6	Rognan–Setså	Utbedring og profilutvidelse tunneler.	Trafiksikkerhet, TERN krav.	200	200		
E6	Omlegging Setså	Utbedring/omlegging, fjerning av flaskehals	Framkommelighet, trafiksikkerhet.	300	300		
E6	Setså–Fauske	Utbedring og profilutvidelse tunneler.	Trafiksikkerhet, TERN krav.	200	200		
Rv 80	Fauske–Røvika	Utbedring bredde og kurvatur. Ulykkesutsatt. Midtoppmerking.	Økt framkommelighet og trafiksikkerhet.	70		70	
Rv 80	Straumsnes–Løding (Vegpakke Salten)	Utbedring, ulykkesutsatt. Midtoppmerking.	Økt framkommelighet og trafiksikkerhet.	650	500	150	
Rv 80	Bodø (fra Løding til Bodø havn) (KVU)	Tiltak skissert i KVU og Vegpakke Salten fase II (oppstart 2010-13).	Forbedrer transportsystemet både miljømessig og avviklingsmessig.	2 200	2 200		
E14	Stjørdal–Riksgrensen	Tiltak i påvente av utbygging til vegnormalstandard.	Økt framkommelighet og trafiksikkerhet.	100	100		

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
E14	Stjørdal–Hegramo	Utbygging til 2/3-felt med fysisk midtdeler (S5). Vegbredde min. 12,5 m.	Trafikksikkerhet.	300		300	
E14	Hegramo–Sørkilmoen	Utbygging til vegbredde 10 m (S4).	Trafikksikkerhet.	200			200
E14	Sørkilmoen–Riksgrensen	Utbygging og utbedring (S2).	Økt framkommelighet, enkelte TS-tiltak prioriteres.	400			400
E12	Mo–Umbukta	Utbygging til vegnormalstandard.	Økt framkommelighet, spesielt for nærings-transporter.	500		500	
Rv 73	Trofors–Krutvatn	Utbedring bredde og kurvatur.	Økt framkommelighet.	700		350	350
Rv 77	Stjørdal–Junkerdal	Ny tunnel. Flaskehals.	Økt framkommelighet, regularitet og trafikk-sikkerhet.	300	300		
Rv 77	Junkerdal–Graddis	Vinterproblematikk, bredde.	Økt framkommelighet og regularitet.	250			250
Programområdetiltak							
E6	Stjørdal	Mindre tiltak (g/s, kollektiv, UU og miljø).	Bedre forholdene for myke trafikanter og miljøet.	60	30		30
E6	Steinkjer	Mindre tiltak (g/s, kollektiv, UU og miljø).	Bedre forholdene for myke trafikanter og miljøet.	60	30		30
E6	Mosjøen (Vegpakke Helgeland)	Tiltak innenfor programområdene.	Forbedrer transportsystemet både miljømessig og utviklingsmessig.	50			50
E6	Mo (VPH)	Tiltak innenfor programområdene.	Forbedrer transportsystemet både miljømessig og utviklingsmessig.	50			50
E6	Fauske	Tiltak innenfor programområdene. Omlegging.	Forbedrer transportsystemet både miljømessig og utviklingsmessig.	520	20	500	
E6	Ranheim - Steinkjer	Mindre tiltak/programområder.		200	200		
E6	Steinkjer - Fauske	Mindre tiltak/programområder.		400	200	100	100
Rv 80	Fauske - Bodø	Mindre tiltak/programområder.		300	200	50	50
	Øvrige veger på ruta	Mindre tiltak/programområder.		100	50	30	20
SUM				21 940	11 905	4 105	5 930







Riksvegrute 8a

Ruta omfatter E6 fra Fauske til Nordkjostbotn. I tillegg inngår tilknytninger til E6, blant annet E8 Nordkjostbotn- Tromsø, E10 Riksgrensen/Bjørnfell-Å, rv 83 Tjeldsundbrua-Harstad, rv 85 Gullesfjordbotn-Sortland, rv 85 Lødingen-Kåringkrysset, rv 827 Sørstraumen-Kjøpsvik-Sommerset, rv 833 Nautå bru-Evenes, rv 853 Andselv-Bardufoss og rv 862 Tromsø-Langnes. Samlet lengde på ruta er om lag 980 km.

E6 på rute 8a er eneste innenlands vegforbindelse mellom de nordligste fylkene. E10 er hovedvegforbindelsen mellom E6 og Lofoten og også en viktig forbindelse mellom E6 nord for Narvik og Sverige. Strekningene E6/E8 Narvik-Tromsø og E10 Bjerkvik-Å har viktige regionale funksjoner som transportårer for gods til og fra Ofotbanen.

De fleste strekningene på ruta har trafikk under 4000 kjøretøy pr døgn. Unntakene er E6 gjennom Narvik, rv 83 inn mot Harstad, E8 inn mot Tromsø og rv 862 Breivika-Langnes lufthavn.

I Narvik gir tungtrafikk inn mot godsknutepunktet framkommelighetsproblemer. Gods-transporten til og fra ARE-togene (Arctic Rail Express) og andre godstog fører til høy tungtrafikk på E6 nord for Narvik i forbindelse med togankomstene. Denne trafikken forventes å øke når godskapasiteten på Ofotbanen økes. Stor trafikk på E6 gjennom Narvik sentrum medfører utfordringer knyttet til luftkvalitet, støy og støvplager.

E6 nord for Fauske, E6 gjennom Narvik, rv 83 i/inn mot Harstad og E8 og rv 862 i Tromsø har stor trafikkbelastning med trafikk tall mellom 8 000 og 20 000 kjøretøy per døgn.

De mest kritiske strekningene i forhold til sikkerhet og framkommelighet er strekninger med mindre enn 7 meters bredde på lavtrafikkert vegnett. Om lag 150 km av vegnettet på ruta mangler gul midtlinje, i hovedsak på E10. På deler av rute 8a forsterkes behovet for vedlikeholdstiltak ved at vegnettet benyttes som øvingsområde for forsvaret. Om lag 610 km av ruta har vegbredde mindre enn 8,5 meter.

På rute 8a vil det ved inngangen til 2014 være bygd ut ca 4,5 km firefelts veg. Ut fra vurderinger av trafikkutviklingen de neste 30 årene kan det være behov for firefelts veg på E6 mellom Beisfjord bru og Narvik sør (ca 3 km). På deler av E8 og rv 862 i Tromsø og rv 83 inn mot Harstad er trafikkmengden også slik at firefelts veg bør vurderes.

De største utfordringene på ruta når det gjelder tallet på trafikkulykker knytter seg til utforkjøringsulykkene, som har en andel på 40 pst. av totalen.

Det blir gjennomført fire konseptvalgutredninger (KVU) langs rute 8a. Disse er KVU Tromsø, KVU Harstad, KVU Mørsvikbotn-Ballangen og KVU Evenes-Sortland. KVU'ene er markert i kursiv i tabellen under.

I gruppe 1 videreføres prioriteringer i Statens vegvesens handlingsprogram for 2010-2013, blant annet E6 Hålogalandsbrua, E8 Sørbotn – Laukslett, E6 Narvik sentrum og E10 Solbjørneset – Hamnøy. I tillegg prioriteres viktige tunnelutbedringstiltak, blant annet på E6 mellom Megården og Mørsvikbotn. Innenfor programområdene prioriteres mindre utbedringstiltak på E6 for bedret framkommelighet og trafiksikkerhet.

I gruppe 2 prioriteres hovedsakelig tiltak for utbedring av eksisterende veg, blant annet på E6, E8 og E10. Framkommelighetstiltak i flere byer, blant annet Tromsø, Harstad og Svolvær prioriteres høyt.

I gruppe 3 prioriteres fergefri kryssing av Tysfjorden, i tillegg til flere tiltak innefor programområdene for utbedring av eksisterende veg som vil gi økt framkommelighet og trafiksikkerhet på ruta.

Utviklingsstrategien for ruta er vist i sin helhet i tabell og kart nedenfor. I kartene er det vist som strategi å utvikle vegnettet til vegnormalstandard kap C og D i Statens vegvesens håndbok 017. Kap C er såkalt vegnormalstandard, mens kap D er utbedringsstandard. Veg etter kap D er like god og slitesterk som etter kap C, men har noe mindre strenge krav til kurvatur og stigning.



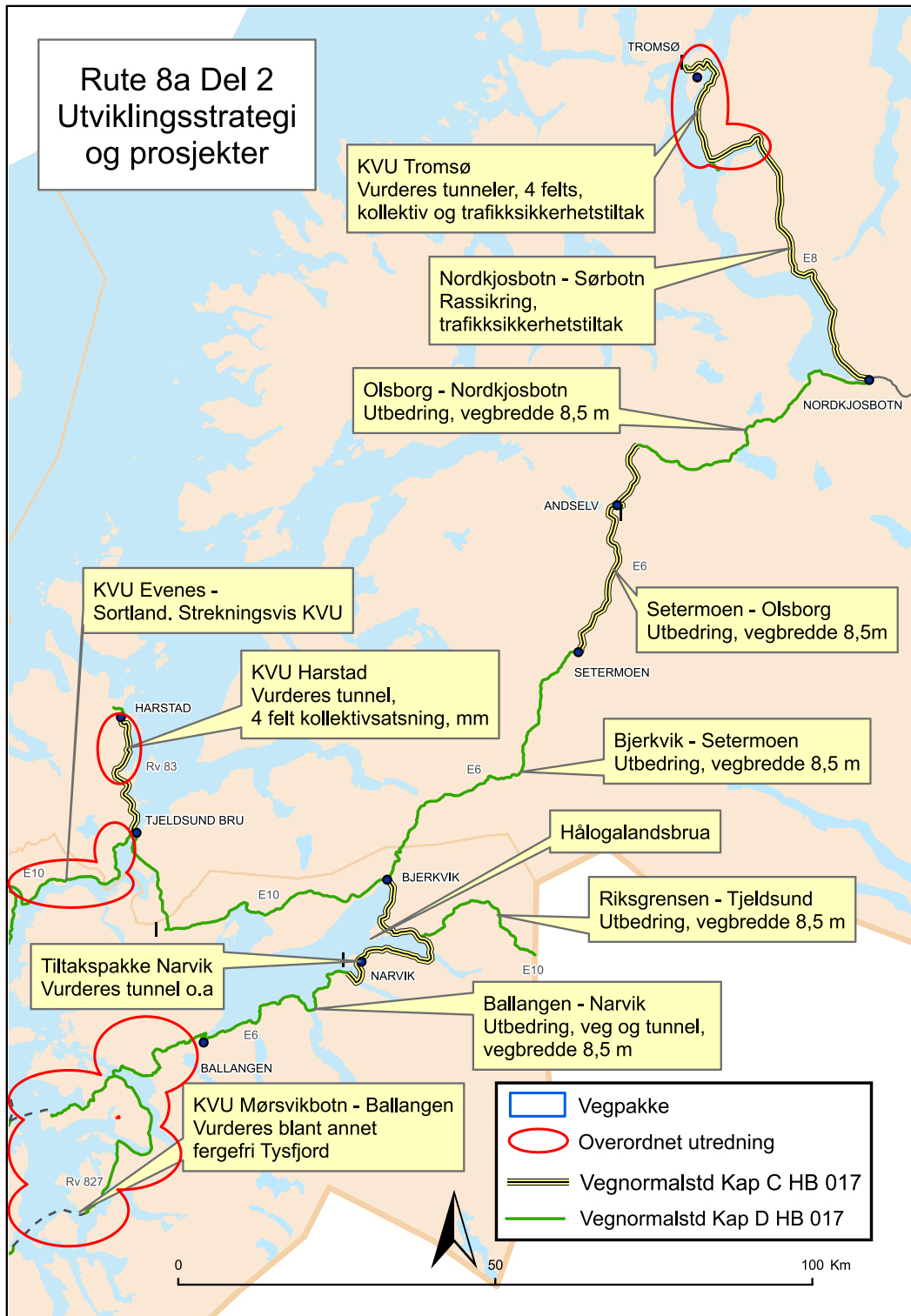
Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
E6	Fauske–Narvik	Rassikring: - E6 Leirsteinflåget - E6 Strindsvaan - E6 Skjellesvikskaret–Eforddalen	Økt framkommelighet, sikkerhet.	40	40		
E6	Fauske–Megården	Breddeutvidelse. Forsterket midtoppmerking.	Økt framkommelighet, trafikkikkerhet.	400		100	300
E6	Megården–Mørsvikbotn	Profilutvidelse og sikkerhetsutrustning tunneler.	Økt framkommelighet, fjerning av flaskehals, sikkerhet og TERN-krav.	1 500	1 500		
E6	Megården–Mørsvikbotn	Kurvaturutbedring, breddeutvidelse	Økt framkommelighet.	350		350	
E6	Mørsvikbotn–Ballangen (KVU)	Utbedring: Bredde, stigning. Kurvatur, flaskehals, tunnelprofil og sikkerhetsutrustning. Vurderinger gjøres i KVU Mørsvikbotn–Ballangen.	Økt framkommelighet, redusert reisetid og bedre regularitet. Bedre sikkerhet.	2 100	950	850	300
E6	Kryssing av Tysfjord (KVU)	Fergefri kryssing av Tysfjorden. Vurderinger gjøres i KVU Mørsvikbotn–Ballangen av eventuell innkorting eller fergeavløsning.	Bedre framkommelighet og regularitet Fergefri kryssing av Tysfjorden.	700–6 000			700
E6	Ballangen–Narvik	Utbedring bredde og kurvatur.	Økt framkommelighet og trafikkikkerhet.	300	150	150	
E6	Ballangen–Narvik	Forsterket midtoppmerking. Midtrekkverk, evt to løp i Fagernestunnelen.	Økt framkommelighet og trafikkikkerhet.	200		200	
E6	Narvik	Tiltakspakke Narvik sentrum. E6 i tunnel under sentrum. Miljø- og TS-tiltak (oppstart i 2010–2013)	Økt framkommelighet, redusert miljøbelastning, trafikkikkerhet.	500	500		
E6	Narvik–Bjerkvik	Ny bru over Rombaken (Hålogalandsbrua) og rassikring Trældal - Leirvik (oppstart i 2010–13)	Økt framkommelighet, innkorting, rassikring, trafikkikkerhet	2 425	2 425		

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
E6	Bjerkvik–Setermoen	Breddeutvidelse, kryssutbedring. Fjerning av flaskehals knyttet til stigning/høyfjellsproblematikk	Bedre framkommelighet, regularitet og trafiksikkerhet	400	100		300
E6	Setermoen–Olsborg	Breddeutvidelse, kryssutbedring. Fjerning av ulykkesstrekninger/punkt. Forsterket midtoppmerking. Fjerning av flaskehals knyttet til stigning.	Bedre framkommelighet og trafiksikkerhet.	400	100	300	
E6	Olsborg–Nordkjosbotn	Breddeutvidelse. Fjerning av flaskehals knyttet til stigning/høyfjellsproblematikk.	Bedre framkommelighet og regularitet	200		200	
E8	Nordkjosbotn–Sørbotn	Rassikring: - E8 Lavangsdalen - Hestvollan	Økt framkommelighet, sikkerhet.	50	50		
E8	Nordkjosbotn–Sørbotn	Etablere gjennomgående vegnormalstandard på hele strekningen. Avkjørselsanering og TS-tiltak. Forsterket midtoppmerking.	Økt framkommelighet og trafiksikkerhet.	150	75	75	
E8	Nordkjosbotn–Sørbotn	Breddeutvidelse og midtrekkeverk for å kunne holde fartsgrense 90 km/t.	Økt framkommelighet og trafiksikkerhet.	250			250
E8	Sørbotn–Laukslett	Omlegging av veg, ny bru over Ramfjorden. (oppstart i 2010–13).	Økt framkommelighet, innkorting, trafiksikkerhet og redusert miljøbelastning.	800	800		
E8	Laukslett–Hungeren	Utbedring til vegnormalstandard. Kryssombygging. Forsterket midtoppmerking. Firefelt på deler av strekningen.	Økt framkommelighet, trafiksikkerhet.	350	150		200
E8	Laukslett–Hungeren (KVU)	<i>Tunnel Ramfjord–Tromsdalen</i>		1 300– 2 300			1 300
E8 Rv 862	Tromsø (E8 Hungeren–Breivika og rv 862 Breivika–flyplassen) (KVU)	<i>Mulige tiltak og prosjekter er skissert i KVU for Tromsø.</i>		2 000– 2 500	1 000	1 000	

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
E10	Riksgrensen–Tjeldsund bru	Forsterkning, TS-tiltak og breddeutvidelse. Forsterket midtoppmerking. Bedre vinterregularitet.	Økt framkommelighet og sikkerhet.	150	50	100	
E10	Svolvær	Utbedring av veg. Tiltak innenfor programområdene.	Økt framkommelighet, redusert miljøbelastning, trafiksikkerhet.	100		100	
E10 Rv 85	Evenes–Sortland (KVU)	Vurderer framtidig løsning mht. valg av ny trasé/innkorting.	Økt framkommelighet, innkorting, regularitet, trafiksikkerhet.	600–2 000	600		
E10	Gullesfjord–Nappstraumen	Utbedring av kurvatur og stigning, breddeutvidelse, TS-tiltak	Bedre framkommelighet og trafiksikkerhet. Innkorting.	1 000	500	500	
E10	Nappstraumen–Å	Rassikringsprosjekt Solbjørnneset - Hammøy. Breddeutvidelse. (oppstart i 2010–13)	Rassikring og framkommelighet. Innkorting.	800	350	450	
E10		Rassikring: - E10 Fiskfjord øst - E10 Fiskfjord vest - E10 Svolvær fjellet - E10 Smorten - E10 Bainvegen - E10 Ramberg - E10 Vollan - E10 Åkranvika	Økt framkommelighet og sikkerhet.	175	175		
Rv 83	Harstad (Kanebogen–Harstad sentrum) (KVU)	Mulige tiltak og prosjekter skissert i KVU for Harstad og i «Harstadpakken» (oppstart i 2010–13).	Økt framkommelighet, redusert miljøbelastning, trafiksikkerhet.	1 000–1 500	500	500	
Rv 83	Tjeldsund bru–Kanebogen (Kanebogen–Harstad sentrum omtales under byområder) (KVU)	Utbedring bredde og kurvatur. Byrelatert problematikk nær sentrum behandles i KVU Harstad (omtales under byområder)	Økt framkommelighet, fjerning av flaskehals, trafiksikkerhet, redusert miljøbelastning.	250	250	250	

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 85	Sortland	Utbedring av veg: Tiltak innenfor programområdene	Økt framkommelighet, redusert miljøbelastning, trafiksikkerhet	50	30	20	
Rv 827	Sætran–Kjøpsvik–Dragkryset (KVU)	Utbedring bredde og kurvatur. Profilutvidelse og sikkerhetsutrustning i tunneler. Inngår i vurderinger i KVU for Mørsvikbotn–Ballangen.	Økt framkommelighet og sikkerhet	1 000			1 000
Programområdetiltak							
E6	Fauske–Narvik	Mindre tiltak/programområder.		200	120	40	40
E6	Narvik–Nordkjosbotn	Mindre tiltak/programområder.		150	100	25	25
E8	Nordkjosbotn–Tromsø	Mindre tiltak/programområder.		200	150	25	25
	Øvrige veger på ruta	Mindre tiltak/programområder.		300	200	50	50
SUM				20 390–29 090	10 615	5 285	4 490





Riksveggrute 8b

Rute 8b omfatter E6 fra Nordkjosbotn til Kirkenes. I tillegg inngår tilknytninger til E6, blant annet E8 Skibotn–Riksgrensen/Galgujavri, E69 Olderfjord X E6–Nordkapp, E75 Riksgrensen/Utsjoki–Vardø, E105 Hesseng–Riksgrensen/Storskog, rv 92 Riksgrensen/Karigasniemi–Gievdneguoikka, rv 93 Alta–Riksgrensen/Kivilompolo, rv 94 Skaidi–Hammerfest, rv 881 Alta–Alta lufthavn, rv 887 Høybuktmoen–Kirkenes lufthavn, rv 892 Lakselv–Banak lufthavn og rv 893 Nedre Neiden–Riksgrensen Neiden. Rutas totale lengde er om lag 1580 km.

E6 er den ene viktige transportåren for næringstransporter og turisttrafikk til og fra Finnmark og Nord-Troms og den eneste vegforbindelsen gjennom Norge mellom Finnmark og det øvrige Nord-Norge.

På rute 8b går store deler av godstransporten inn og ut av Finnmark og Nord-Troms over de fem grenseovergangene mot Finland og grenseovergangen mot Russland over Storskog. Størst transportmengder transporteres over grenseovergangen Helligskogen/Galgujavri på E8 i Troms. På ruta representerer Alta, Hammerfest, Vadsø og Kirkenes viktige gods-knutepunkter med terminalfunksjoner for omlasting mellom forskjellige transportformer.

Trafikkmengdene på rute 8b er lave bortsett fra i byer og tettsteder der det lokalt kan være større trafikk. Tungtrafikkandelen er på rundt 20 pst. på de gjennomgående rutene på E6. De fleste riksvegstrekingene på ruta har en sommerdøgntrafikk som er betydelig høyere enn årsgdøgntrafikken.

De mest kritiske strekingene i forhold til sikkerhet og framkommelighet er strekinger med mindre enn 7 meters bredde på lavtrafikkert vegnett. Om lag 641 km av vegnettet på ruta mangler gul midtlinje. I tillegg er det to bruer og en tunnel med fri høyde lavere enn 4,2 meter som representerer flaskehalsar for næringstransporten. Om lag 1334 km av ruta har vegbredde mindre enn 8,5 meter.

På rute 8b er det pr 01.01.2014 ikke bygd ut noen strekinger med firefelts veg. Ut fra vurderinger av trafikkutviklingen de neste 30 årene kan det bli aktuelt å vurdere utbygging til firefelts veg på en 5,5 km lang streking av E6 gjennom Alta sentrum, samt på en 1,5 km lang streking av rv 94 i Hammerfest. Det pågår imidlertid arbeid for å vurdere aktuelle løsninger som kan medføre at behovet for firefelts veg vil reduseres.

Det blir gjennomført en konseptvalgutredning (KVU) langs rute 8b. Dette er KVU Alta. KVU Alta er markert i kursiv i tabellen under.

I gruppe 1 videreføres prioriteringer i Statens vegvesens handlingsprogram for 2010–2013, blant annet E6 Storsandnes–Alta (E6 vest for Alta). I tillegg prioriteres en rekke tiltak for å

utbedre eksisterende veg for å øke trafikksikkerheten og fjerne flaskehals, blant annet E6 Tana bru, E6 Alta–Olderfjord, E6 Sørkjosfjellet og E6 Nordkjotsbotn–Hatteng. I tillegg prioriteres nødvendige rassikringstiltak, for eksempel E6 Indre Nordnes–Skardalen.

I gruppe 2 prioriteres en rekke tiltak for å legge til rette for tilstrekkelig vegbredde, blant annet E6 Karasjok–Tana bru og E6 Tana bru–Høybuktmoen.

I gruppe 3 prioriteres tiltak for videre utvikling av vegnettet for å sikre vegnormalstandard, blant annet på E6 mellom Karasjok og Tana samt E6 Straumfjordeidet.

Utviklingsstrategien for ruta er vist i sin helhet i tabell og kart nedenfor. I kartene er det vist som strategi å utvikle vegnettet til vegnormalstandard kap C og D i Statens vegvesens håndbok 017. Kap C er såkalt vegnormalstandard, mens kap D er utbedringsstandard. Veg etter kap D er like god og slitesterk som etter kap C, men har noe mindre strenge krav til kurvatur og stigning.

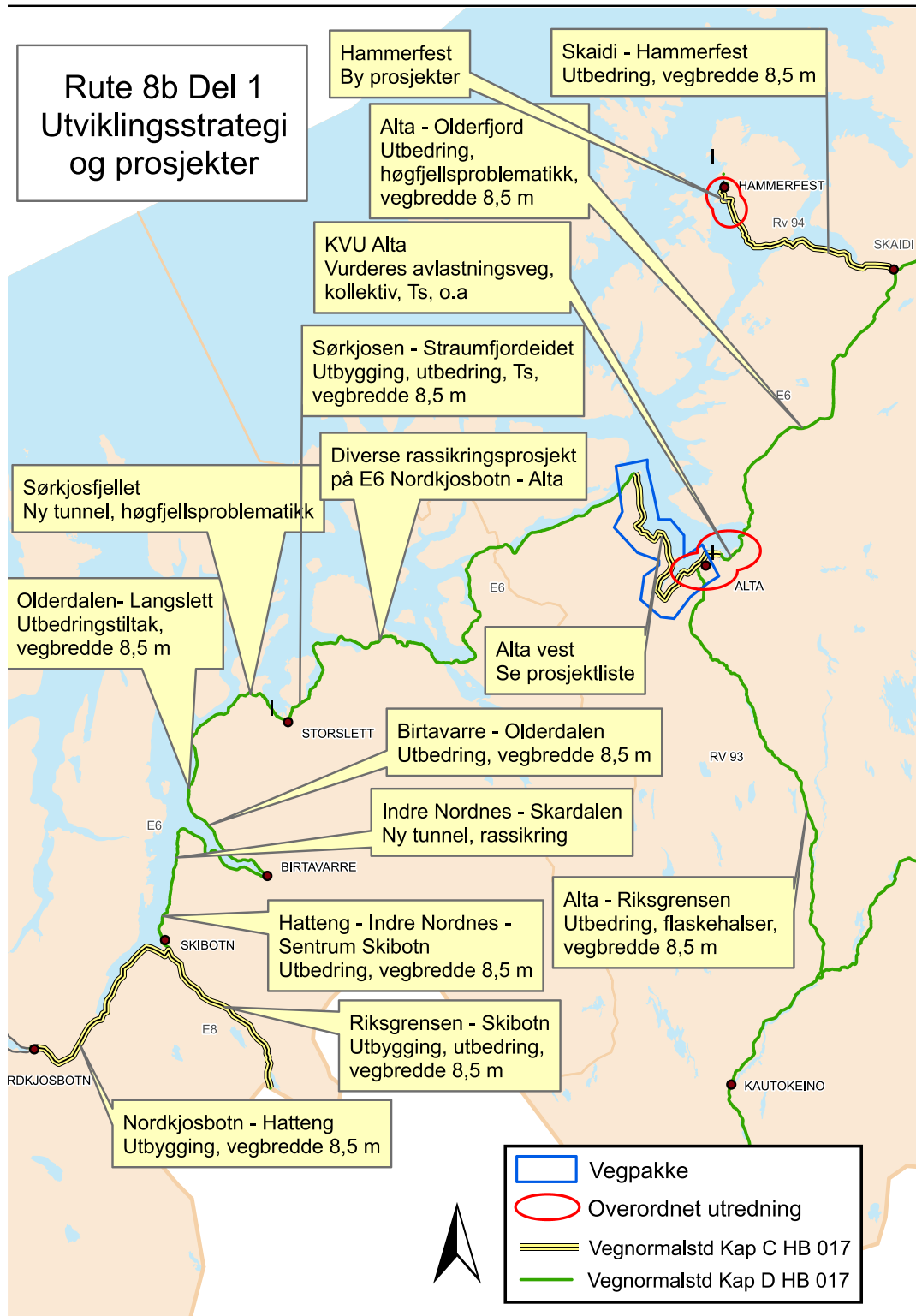


Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
E6	Nordkjøtbotn–Alta	Rassikring: - E6 Vassbergan - E6 Mettevoll E6 Rakkenesura - E6 Njirran øst E6 Storsandnes	Økt framkommelighet, sikkerhet.	330	330		
E6	Nordkjøtbotn–Hatteng	Strekningsvis prosjekt. Utbedring til vegnormalstandard, omlegging forbi Nordkjosbotn og Oteren.	Økt framkommelighet, fjerning av flaskehals og trafiksikkerhet.	530	530		
E6	Hatteng–Indre Nordnes	Breddeutvidelse og forsterkning. Sen-trumstiltak i Skibotn.	Økt framkommelighet. Bedre miljø og trafiksikkerhet.	350	50	150	150
E6	Indre Nordnes–Skardalen	Rassikringsprosjekt, innkorting.	Økt regularitet, framkommelighet og sikkerhet.	610	610		
E6	Birtvarre–Olderdalen	Breddeutvidelse og forsterkning TS-tiltak.	Økt framkommelighet og trafiksikkerhet.	200		150	50
E6	Olderdalen–Langslett	Breddeutvidelse og forsterkning, flaskehals pga. redusert hastighet. TS-tiltak.	Økt framkommelighet, vinterregularitet, fjerning av flaskehals og trafiksikkerhet.	350	300	50	
E6	Sørkjøsfjellet	Flaskehals, stigning og dårlig standard. Høyfjellsproblematikk (oppstart i 2010–13).	Økt framkommelighet, vinterregularitet, fjerning av flaskehals og trafiksikkerhet.	720	720		
E6	Sørkjøsen–Straumfjordeidet	Utbygging forbi Storslett, utbedring. TS-tiltak.	Økt framkommelighet, trafiksikkerhet.	200			200
E6	Straumfjordeidet–Finnmark gr	Utbedring, høyfjellsproblematikk, Kvaenangsfjellet, og rassikring.	Økt framkommelighet, Vinterregularitet og sikkerhet.	650	150		500
E6	Storsandnes–Alta	E6 vest for Alta (oppstart i 2010–13).	Økt framkommelighet, trafiksikkerhet.	1 400	1 400		
E6	Alta (KVU)	Vurderer avlastningsveg sør for dagens E6, pluss tiltak innenfor programområdene.	Forbedrer transportsystemet både miljømessig og avviklingsmessig. Utpekt som satsingspunkt for Nordområdene.	200–1 000	200		

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
E6	Alta–Olderfjord	Utbredning, høyfjellsproblematikk.	Økt framkommelighet, fjerne flaskehals.	600	300	300	
E6	Olderfjord–Lakselv	Utbredning bredde, kurvatur og bæreevne.	Økt framkommelighet, trafiksikkerhet.	500	250	250	
E6	Laksely–Karasjok	Utbredning bredde.	Økt framkommelighet.	500			500
E6	Karasjok–Tana bru	Breddeutvidelse og forsterkning.	Økt framkommelighet.	800		400	400
E6	Tana bru	Ny bru.	Økt framkommelighet, fjerning av flaskehals.	300	300		
E6	Tana bru–Høybuktmoen	Breddeutvidelse og kurvaturutbedring.	Økt framkommelighet, trafiksikkerhet.	450		450	
E6	Høybuktmoen–Kirkenes	Utbredning/utvikling av eksisterende veg. Forsterket midtoppmerking. Alternativt ny veg.	Økt framkommelighet, trafiksikkerhet.	400	400		
E6	Kirkenes	Tiltak innenfor programområdene. Utredningsarbeid pågår og kan gi føringer for videre utvikling.	Forbedrer transportsystemet både miljømessig og avviklingsmessig. Utpekt som satsingspunkt for Nordområdene.	100	100		
E8	Riksgrensen–Skibotn	Utbredning, breddeutvidelse, omlegging av deler av strekningen, fjerning av flaskehals (stigning Halsebakken og Ditno) (oppstart i 2010-13).	Økt framkommelighet, regularitet og trafiksikkerhet.	300	300		
Rv 92	Karasjok–Riksgrensen/Karigasniemi	Forsterkning og kurvaturutbedring.	Økt framkommelighet, trafiksikkerhet.	100		100	
Rv 92	Karasjok–Gievdneguoikka	Utbredning bredde og kurvatur.	Økt framkommelighet.	950	500	450	
Rv 93	Kløfta	Rassikring.	Økt framkommelighet, Sikkerhet.	150	150		
Rv 93	Alta–Riksgrense/Kivilompolo	Utbredning, bredde og kurvatur. Flaskehals/rasutsatt strekning (Kløfta).	Økt framkommelighet, sikkerhet.	700	350	350	
Rv 94	Skaidi–Hammerfest	Utbredning av bredde og kurvatur.	Økt framkommelighet, trafiksikkerhet.	450	450		

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 94	Hammerfest	Ny riksveg 94 utenom Hammerfest sentrum planlegges. Tiltak innenfor programområdene.	Forbedrer transportsystemet både med hensyn til miljø, trafiksikkerhet og avvikling. Utpekt som satsingspunkt for Nordområdene.	780	780		
E69	Olderfjord–Nordkapp	Rasproblematikk, flaskehals, bredde- og kurvaturutbedringer.	Økt framkommelighet, trafiksikkerhet, regularitet. Viktig for turisme og høyt trafikkert sommerstid.	1 400	400		1 000
E69	Skarvberg tunnelen	Ikke tilfredsstillende bredde og fri høyde. Rasproblematikk. Dersom tunnelen omlegges unngås skredsikring nord for eksisterende tunnel. Bør sees i sammenheng.	Økt framkommelighet, regularitet, trafiksikkerhet.	300	300		
E69 Rv 94	Rassikring: - E69 Alkeberget - E69 Vesterelv v/Skarvberg tunnelen - E69 Skarvbergvika - E69 Indre Sortvik - E69 Ytre Sortvik - E69 Indre Molvik - E69 Sarnestunnel sør - E69 Alfbaklia - E69 Skipsfjorden - Rv 94 Leirvikflåget - Saragammen			60	60		
E75	Varangerbotn–Vardø	Utbedring, breddeutvidelse, TS-tiltak, flaskehals og høyfjellsproblematikk over Domen mellom ved Vardø.	Økt framkommelighet, trafiksikkerhet og regularitet.	1 300		1 300	
E75	Vadsø	Tiltak innenfor programområdene.	Forbedrer transportsystemet både miljømessig og trafiksikkerhetsmessig.	50		25	25

Veg	Strekning	Beskrivelse av prosjekt eller grupper av tiltak	Begrunnelse	Kostnad mill. kr.	Gruppe		
					1	2	3
Rv 893	Neiden–Riksgrensen	Utbedring, bredde, forsterkning, kurvatur og stigning.	Økt framkommelighet, sikkerhet.	100	100		
E105	Storskog–Hesseng	Utbedring, bredde, forsterkning og kurvatur. Behov for ny bru (oppstart i 2010–13).	Økt framkommelighet, fjerning av flaskehals. Trafikksikkerhet.	300	300		
Programområdetiltak							
E6	Nordkjøpsbotn–Alta	Mindre tiltak/programområder.		150	100	25	25
E6	Alta–Kirkenes	Mindre tiltak/programområder. Utskiftning av bruer, utretting av kurver og TS-tiltak Karasjok–Tana bru.		200	100	50	50
	Øvrige veger på ruta	Mindre tiltak/programområder.		150	120	15	15
SUM				15 970–16 770	9 440	3 615	2 915





Vedlegg 2

Tabeller for ÅDT, fartsgrenser og vegstandard

Rute	ÅDT < 4 000		ÅDT 4 000–8 000		ÅDT 8 000–12 000		ÅDT 12 000–20 000		ÅDT > 20 000	
	km	pst.	km	pst.	km	pst.	km	pst.	km	pst.
1	26	9	56	20	35	12	36	13	132	46
2a	0	0	36	39	16	17	29	31	12	13
2b	236	58	100	20	97	21	22	1	0	0
3	14	2	196	28	163	23	161	23	164	24
4a	361	59	137	23	18	3	26	4	65	11
4b	189	70	41	15	36	13	6	2	0	0
4c	427	94	22	5		0	2	0	0	0
5a	687	77	82	9	44	7	1	7	15	2
5b	233	64	132	36	0	0	0	0	0	0
5c	533	75	105	15	44	6	24	3	3	0
6a	135	18	232	32	92	13	148	20	126	17
6b	249	81	32	10	12	4	17	5	0	0
6c	276	98	5	2	0	0	0	0	0	0
6d	175	89	8	4	2	1	9	5	2	1
6e	147	89	8	5	3	2	6	4	0	0
7	735	80	35	4	95	10	46	5	4	0
8a	868	88	88	9	15	2	10	1	1	0
8b	1 548	98	14	1	10	1	1	0	0	0
SUM	6 839	69	1 328	13	689	7	604	6	524	5

Tabell 2.1: Trafikktall fordelt på ruter og ÅDT-klasser – prognose for 2014

Rute	50 km/t og lavere		60 km/t		70 km/t		80 km/t og høyere	
	km	pst.	km	pst.	km	pst.	km	pst.
1	19	4	47	13	35	10	255	72
2a	4	3	10	10	7	7	76	79
2b	17	3	42	9	58	13	339	74
3	65	7	101	11	112	13	602	68
4a	45	7	74	12	70	11	425	69
4b	16	6	39	14	21	8	194	72
4c	31	7	61	14	16	4	337	76
5a	54	6	142	15	111	12	638	67
5b	10	3	39	11	20	5	297	81
5c	26	4	57	9	71	11	483	76
6a	49	5	59	7	134	15	661	73
6b	5	1	23	7	36	12	247	80
6c	11	4	30	11	18	6	221	79
6d	11	6	26	13	13	7	148	75
6e	13	8	17	10	21	13	112	69
7	14	1	63	7	111	12	727	79
8a	45	5	114	12	55	6	768	78
8b	62	5	111	7	61	4	1 339	85
SUM	496	5	1 055	10	968	9	7 868	76

Tabell 2.2: Fartsgrenser fordelt på ruter - per januar 2011

Rute	Vegnormalstandard mangler	Vegbredde < 8,5 meter	Gul midtlinje mangler *)
	%	km	km
1	47	121	0
2a	52	9	0
2b	78	275	42
3	53	171	1
4a	88	516	81
4b	87	173	30
4c	96	377	183
5a	93	802	214
5b	97	332	6
5c	75	420	134
6a	58	335	1
6b	93	224	0
6c	99	279	18
6d	90	176	10
6e	91	128	14
7	90	622	148
8a	85	614	144
8b	96	1 334	641
SUM	82	6 908	1 666

*) Lengden inngår i lengden for vegbredde < 8,5 meter.

I hht retningslinjene for oppmerking av veger kan ikke gul midtlinje etableres når asfaltert vegbredde er mindre enn 6 meter og når en strekning med asfaltert vegbredde 6 meter eller mer er kortere enn ca 4 km.

Tabell 2.3: Vegstandard fordelt på ruter - prognose for 2014



Vedlegg 3

Oversikt over konseptvalgutredninger

Region	Fylke	Rute	Veg	Strekning/ område	Status per februar 2011	Prosjektutløsende behov	Valgt konsept	Kostnad mill 2010-kr	Merknad
Sør	Telemark Aust-Agder	3	E18	Telemark grense–Grimstad	KS1 Behandlet i regjering	Trafikksikkerhet Forutsigbarhet	Utvikling i dagens trase til fire felt. Midtdeler når trafikken er mindre enn ÅDT 12000. Noen omlegginger (konsept 4).	KVU: 16 mrd KS1: 19 mrd	På strekningen Langangen–Brevik vurderes kortere trase over Eidangerfjorden i KDP
Øst	Oppland	6a	E6	Lillehammer– Otta	KS1 Behandlet i regjering	Trafikksikkerhet. Bevare natur, landskap og kulturmiljø. Utvikle gode lokalsamfunn	Tofelts veg med midtdeler Lillehammer–Frya dels i eksisterende trase dels i ny trasé Ny tofelts veg utenom tettstedene Frya–Otta	KVU: 3,9 mrd KS1: 4,3 mrd	NTP 2010–19 beskriver tofelts veg med midtdeler på stekningen Frya–Otta
Øst	Hedmark Oppland	6a	E6	Kolomoen– Lillehammer	KS1 Behandlet i regjering	Trafikksikkerhet. Reise- tid og forutsigbarhet. Bevare natur, landskap og kulturmiljø. Utvikle gode lokalsamfunn	4 felts veg fra Kolomoen til Biri. 1 + 2 veg fra Biri til Lillehammer Dobbeltspor på jernbanen	KVU: 4 mrd (bare veg)	KS1 konsulent mener rv 25 Elverum–Hamar også bør bygges pga pos. netto nytte
Øst	Oslo Akershus		E18 m.fl.	Oslopakke 3	KS1 Behandlet i regjering	Forutsigbar fremkom- melighet	KVU anbefalte: Alternativt konsept med mer satsing på kollektiv, gange og sykkel enn lokalt forslag. I tillegg Kjøprising	KVU: ca 72 mrd	Følges opp med porteføljestyring og 4 årlige handlingsprogram.
Øst	Akershus	2a	E18	Knapstad– Vinterbro	KS1 Behandlet i regjering	Forutsigbarhet og kortere transporttid. Trafikksikkerhet og trygghet	Utbedring av eksisterende E18 eller ny veg nær dagens E18 Avklares i KD	KVU: 1–1,6 mrd KS1: 1,1–1,75 mrd	

Tabell 3.1: Konseptvalgutredninger (KVU) og ekstern kvalitetssikring (KS1) - Oversikt med nøkkelinformasjon

Region	Fylke	Rute	Veg	Strekning/ område	Status per februar 2011	Prosjektutløsende behov	Valgt konsept	Kostnad mill 2010-kr	Merknad
Vest	Hordaland	5c	E16	Arna–Bergen	KS1 Behandlet i regjering	Økt kapasitet for jernbane. Innkorting og effektivisering for veg	Ny Ulrikkentunnel for jern- banen. Arnatunnelen avventer en KVVU for hele Bergensom- rådet	KVVU: 1,2 mrd	Kun jernbane- tunnel
Vest	Hordaland	5a	E134	Haukeifjell	KS1 Behandlet i regjering	Reisetid Transportkostnad Regularitet	Ny veg i dagens E134 korridor over Haukeifjell. To lange tunneller	KVVU: 2,6 mrd KS1: 3,2 mrd	
Vest	Hordaland	4a	Rv. 555 Rv 561	Nytt Sotrasamband	KS1 Behandlet i regjering	Transportkapasitet Fremkommelighet Trafikksikkerhet	Ny bru. To- eller firefelt avgjøres gjennom KDP prosess i dialog med SD	KS1: 3–4,5mrd	
Vest	Rogaland	4a	E39	Boknafjord- forbindelsen	KS1 Behandlet i regjering	Reisetid Avstandskostnad Forutsigbarhet	Tunnel under Boknafjorden	KVVU: 4,5–6,5 mrd KS1: 5,5–7,5 mrd	
Vest	Sogn og Fjordane	4a	E39	Lavik–Skei	KS1 Behandlet i regjering	Reisetid Transportkostnader Fremkommelighet gående og syklende	Delvis utbedring av eksister- ende veg og ny veg	KS1: 5,5 mrd	
Midt	Sør- Trøndelag		Rv 706 (E6)	Sluppen– Dorthealyst	KS1 Behandlet i regjering	KS1: Bedre miljøforhold i Midtbyen mm	Sluppen bru med mer. To store vegprosjekter på E6. Miljøttak (kollektiv, sykkel, restriksjoner)	KS1 Ca 2,5 mrd	Følges opp med notat om Miljø- pakke Trondheim

Region	Fylke	Rute	Veg	Strekning/ område	Status per februar 2011	Prosjektutløsende behov	Valgt konsept	Kostnad mill 2010-kr	Mærknad
Sør	Vest-Agder	3	E18, E39, rv 9 m fl	Bypakke Kristiansand- regionen	KVU pågår	Bedre fremkommelig- het i rush fra vest og nord. Ivareta fremtidig transportvekst på en forutsigbar måte. Redusert bruk av privatbil	Tre sammensatte konsepter basert på utredning av flere rendyrkede delkonsepter: 1. Kollektiv-, gang og syk- kelstasing 2. Lokale tiltak før ringveg 3. Ringveg før lokale tiltak	5–13 mrd	Mars 2011
Sør	Telemark	5a	Rv 36 m.fl	Grenland	KVU ferdig KS1 pågår	Fremkommelighet for næringstrafikk Overføre persontrafikk fra bil til kollektiv, gange, sykkel	Kombinert konsept i 3 faser: 1. Optimalisering (kollektiv, sykkel, punkttiltak og restrikk- sjoner) 2. Styrke stamvegen gjennom området + kontakt med E18 3. Lokale vegtiltak	3.6 mrd	2010
Sør	Buskerud	2b	Rv 35	Hokksund - Åmot - Jevnaker	KVU pågår	Bedre Fremkomme- lighet. Styrke bo- og arbeidsmarkedsområde Alternativ kjørerute nord for Oslo	1. Utbedring av eksisterende veg 2. Miljøvennlig transport 2. Vegnormalstandard 3. Utbygging til fire felt	1–6 mrd	April 2011
Sør	Buskerud	5a	E134	Kongsberg - Gvammen	KVU pågår	Reisetid Transportkostnad	Utvikling i dagens korridor. Forbi Notodden i dagens kor- ridor eller ny veg utenom		April 2011
Sør	Buskerud			Buskerudbyen	KVU pågår				Sommer 2012

Region	Fylke	Rute	Veg	Strekning/ område	Status per februar 2011	Prosjektutførelse behov	Valgt konsept	Kostnad mill 2010-kr	Merknad
Sør og Øst	Vestfold Østfold	3		Moss–Horten, fjordkrysning	KVU ikke startet				Sd tar sikte på å fastlegge mandat for KVU i 2011 basert på utkast til prosjektpå fra SVV.
Sør og Vest	Vest-Agder Rogaland	3	E39	Søgne–Ålgård	KVU pågår	Kortere reisetid og mer effektiv transport Redusere antall alvor- lige ulykker	1. Utbedring av eksisterende veg 2. Utbygging til vegnormal- standard 3. Midtrekkverkskonsept 4. Firefelts konsept		April 2011
Øst	Østfold	3	Rv 19	Moss/Rygge	KVU pågår	Ikke avklart	Ikke avklart, men konseptene må også kunne ta hensyn til en eventuell fremtidig situasjon uten ferjetrafikk Horten–Moss		Høst 2011
Øst	Østfold	1		Nedre Glomma	KVU ferdig KS1 pågår	Fremkommelighet for gange, sykkel og kollek- tiv. Økt transportbehov pga befolkningsvekst	Prioritet A: Sykkell, kollektiv, kryssutbedring og noen veg- prosjekter.	5 mrd (prioritet A) 10 mrd (totalt)	Sept 2010
Øst	Akershus	6a	Rv 4	Nittedal	Arbeid med notat pågår				Sommer 2011
Øst	Oppland	5c	E16	Bjørge–Øye	KVU ferdig KS1 pågår	Reisetid Regional utvikling	Utvikling i eksisterende trasé Vurdere utvikling i eksister- ende trasé, eventuelt ny trasé, nord for Fagernes i KDP.	4–5 mrd	Feb 2011

Region	Fylke	Rute	Veg	Strekning/ område	Status per februar 2011	Prosjektutløsende behov	Valgt konsept	Kostnad mill 2010-kr	Mærknad
Vest	Rogaland	3		Nord-Jæren	KVU ferdig KS1 pågår	Større andel reisende kollektivtransport og sykkel Bedre fremkom- melighet for Kolle- ktivtransport	Bybane. Utbedring av kollektivsystemet. Regionalt sykkelvegnett. Parkeringsrestriksjoner. Trafikantbetaling. Noen vegprosjekter på E39, rv 13 m.m.	Ca 23 mrd	August 2010
Vest	Rogaland Hordaland	4a	E39	Aksdal– Bergen (inkl. Hordfast)	KVU pågår	Kortere reisetid	Ferjefri kryssning i ytre korridor Utvilda ferjetilbud i midtre korridor. Kortere ferjesamband i midtre korridor. Ferjefri kryss- ning i midtre korridor. Ferjefri kryssning i indre korridor.		April 2011
Vest	Hordaland	4a		Bergen	KVU ferdig KS1 pågår	Vekst i reiseetterspørsel Styrket tilbud kollektiv og sykkel	Første fase: - videreutvikle bybanen og kollektivsystemet - sammenhengende sykkelveg- nett - restriksjoner på biltrafikk Neste fase: - Regionale vegprosjekter - Lokalt vegnett	15 – 16 mrd	Desember 2010
Vest	Sogn og Fjordane	6c	Rv 15	Strynefjellet	KVU star- tet opp		Ikke avklart		Sommeren 2011
Vest Midt	Sogn og Fjordane Møre og Romsdal	4a	E39	Skei–Moa	KVU pågår		Dagens korridor E39 om Stryn E39 om Hareid/Ulsteinvik		31. mars 2011

Region	Fylke	Rute	Veg	Strekning/ område	Status per februar 2011	Prosjektutløsende behov	Valgt konsept	Kostnad mill 2010-kr	Merknad
Midt	Møre og Romsdal	4b	E39	Moa–Bergsøya	KVU pågår		Utbedring/nybygging i dagens korridorer Kryssing av Romsdalsfjorden: - Bedre fergeforbindelse - tre ulike korridorer for fast forbindelse (tunnel/bru)		April 2011
Midt	Møre og Romsdal	4b	E39	Bergsøya– Valsøya	KVU pågår		Utbedring/Ny veg i eks. kor- ridor. Kryssing av Halsfjorden: - ferge innkorting/bedre frekvens - bru - tunnel		April 2011
Vest Midt	Sogn og Fjordane Møre og Romsdal	4a/ 4b	E39	Skei–Valsøya	Pågår		Overbygningsdokument for E39: - Skei–Moa - Moai–Bergsøya - Bergsøyai–Valsøya		31. mai 2011
Midt	Sør- Trøndelag	6a/7		Trondheim	Pågår		Notat om Miljøpakke Trond- heim		
Midt	Sør- Trøndelag	6a	E6	Melhus–Oppland grense	KVU pågår				Mai 2011
Midt	Sør- Trøndelag Nord- Trøndelag	7	E6	Trondheim– Steinkjer	KVU pågår		Utvikling av veg/ny veg i eksisterende korridor. Nye jern- baneparseller og krysningsspor. Elektrifisering av jernbane		31. mai 2011
Nord	Nordland	7	Rv 80 m.fl.	Bodø	KVU ferdig KS1 pågår	Effektivt Dekke økt transport- etterspørsel Miljøvennlig system	Kombinasjonskonsept: Sykkelvegnett, bedret kollektiv- system, økt vegkapasitet Rv 80 Bertnesi–Bodø havn mm	1,9 mrd	Januar 2011

Region	Fylke	Rute	Veg	Strekning/ område	Status per februar 2011	Prosjektutløsende behov	Valgt konsept	Kostnad mill 2010-kr	Merknad
Nord	Nordland	8a	E6	Hamarøy– Ballangen	KVU pågår				juni 2011
Nord	Nordland Troms	8a	E10	Evenes–Sortland	KVU pågår				juni 2011
Nord	Troms	8a		Tromsø	KVU ferdig KS1 pågår	Redusere lokale miljø- ulemper. Bedre tilbud gående, syklende, kollektivreiseende. Dekke økt transport- etterspørsel	Kombinert konsept: - bedre kollektivsystem - sammenhengende sykkelveg- nett og gangvegnett - tunnel Breivika–Langsnes mm	2,4–2,6mrd	November 2010
Nord	Troms	8a		Harstad	KVU ferdig KS1 pågår	Bedre sentrumsmiljø Bedre fremkomme- lighet rv 83	Tunnel forbi sentrum, kryss- utbedring rv 83, gang- og sykkelvegssystem, bedre kollektivtilbud	Ca 1,3 mrd	Des 2010/Jan 2011
Nord	Finnmark	8b	E6	Alta	KVU pågår				Mars 2011



Vedlegg 4

Detaljert oversikt over lengde på rutene

Transportkorridorer, riksvegruter og riksveger med lengder per januar 2011
(inkl. armer og ramper)

		Lengder (km)		
		Veg	Rute	Korridor
Korridor 1: Oslo–Svinesund/ Kornsjø				337,9
Rute 1:	E6 Riksgrensen/ Svinesund–Oslo med tilknytninger:	181,4	337,9	
	Rv 21 Svinesundparken x E6–Halden x rv 22	7,5		
	Rv 110 Karlshus x E6–Fredrikstad x rv 111	22,3		
	Rv 111/ rv 22 Fredrikstad–Lillestrøm–Hvam x E6	117,4		
	Rv 120 Lillestrøm x rv 22–Skedsmovollen x E6	4,0		
	Rv 156 Vinterbru x E6–Stenfelt x E6	5,4		
Korridor 2: Oslo–Ørje/ Magnor				562,1
Rute 2a:	E18 Riksgrensen/ Ørje–Oslo	100,5	100,5	
Rute 2b:	Rv 2 Riksgrensen/ Magnor–Kløfta og rv 35 Jessheim–Hokksund med tilknytninger:	97,9	461,7	
	Rv 20 Kongsvinger x rv 2–Elverum x rv 25	97,1		
	Rv 25 Elverum x rv 3–Riksgrensen/ Støa	99,0		
	Rv 200 Kongsvinger x rv 20–Riksgrensen/ Riksåsen	40,4		
Korridor 3: Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger				871,2
Rute 3:	E18 Oslo–Kristiansand og E39 Kristiansand–Stavanger med tilknytninger:	467,1 277,4	871,2	
	Rv 19 Moss x E6–Horten–Undrumsdal x E18	14,4		
	Rv 23 Lier x E18–Vassum x E6	42,2		
	Rv 40 Bommestad x E18–Larvik havn	5,5		
	Rv 41/ rv 451 Timenes–Kristiansand lufthavn Kjevik	7,5		
	Rv 42/ 44/ 502 Krossmoen x E39–Egersund havn	14,9		
	Rv 44 Stangeland x E39–Ganddal	8,8		
	Rv 162 Vaterland øst x rv 4–Filipstad x E18 (Ring 1)	6,4		
	Rv 282 Bangeløkka x E18/ E134–Drammen havn	2,6		
	Rv 509/ 510 Forus nord–Risavika–Kjellandsmyra med arm til Stavanger lufthavn Sola	24,6		
Korridor 4: Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim				1 318,3
Rute 4a:	E39 Stavanger–Bergen–Ålesund med tilknytninger:	564,2	604,8	
	Rv 555 Nygårdstangen x E39–Sotra x fv. 561	30,2		
	Rv 580 Bergen lufthavn Flesland	10,4		
Rute 4b:	E39 Ålesund–Trondheim	269,5	269,5	
Rute 4c:	Rv 9 Kristiansand–Haukeligrend og rv 13/ rv 55 Jøsendal–Voss–Hella–Sogndal	235,5 208,5	443,9	

		Lengder (km)		
		Veg	Rute	Korridor
Korridor 5: Oslo–Bergen/ Haugesund med arm via Sogn til Florø				1 972,9
Rute 5a:	E134 Drammen–Haugesund ¹⁾ med tilknytninger:	466,5	941,5	
	Rv 13 Sandnes x E39–Røldal x E134	207,6		
	Rv 36 Moheim x E18–Seljord x E134	95,6		
	Rv 41 Brunkeberg x E134–Kjevik x rv 451	171,9		
Rute 5b:	Rv 7 Hønefoss–Brimnes og rv 52 Gol–Borlaug	286,3 79,2	365,5	
Rute 5c:	E16 Sandvika–Bergen med tilknytninger:	509,3	665,9	
	Rv 5 Lærdal x E16–Florø	156,6		
Korridor 6: Oslo–Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund				1 846,5
Rute 6a:	E6 Oslo–Trondheim med tilknytninger:	644,8	893,0	
	Rv 4 Oslo x rv 150–Mjøsbrua x E6	159,8		
	Rv 150 Ulvensplitten x E6–Lysaker x E18 (Ring 3)	32,5		
	Rv 159 Karihaugen x E6–Lillestrøm x rv 22	18,6		
	Rv 163 Økern x rv 150–Lørenskog x E6	18,2		
	Rv 191 Alfaset x E6–Veitvedt x rv 163	2,8		
	Rv 706 Sluppen x E6–Grillstad x E6	16,4		
Rute 6b:	Rv 3 Kolomoen–Ulsberg med tilknytninger:	296,6	314,4	
	Rv 25 Hamar–Ånestad x rv 3	17,9		
Rute 6c:	Rv 15 Otta–Måløy ²⁾	280,6	280,6	
Rute 6d:	E136 Dombås–Ålesund med tilknytninger:	180,2	197,0	
	Rv 658 Ålesund lufthavn Vigra	16,8		
Rute 6e:	Rv 70 Oppdal–Kristiansund med tilknytninger:	160,1	161,5	
	Rv 681 Kristiansund lufthavn Kvernberget	1,4		
Korridor 7: Trondheim–Bodø med armer mot Sverige				936,6
Rute 7:	E6 Trondheim–Fauske med tilknytninger:	669,8	936,6	
	E12 Riksgrensen/ Umbukta–Mo–Toraneset havn	38,9		
	E14 Riksgrensen/ Storlien–Stjørdal	67,2		
	Rv 12 Mo i Rana havn, Toraneset	3,0		
	Rv 73 Riksgrensen/ Krutvatn–Trofors x E6	67,7		
	Rv 77 Riksgrensen/ Graddis–Storjord x E6	23,7		
	Rv 80 Fauske–Bodø	66,2		

		Lengder (km)		
		Veg	Rute	Korridor
Korridor 8: Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland				2 552,6
Rute 8a:	E6 Fauske–Nordkjosbotn med tilknytninger:	424,5	981,7	
	E8 Nordkjosbotn–Tromsø x rv 862	80,4		
	E10 Riksgrensen/ Bjørnfjell–Å i Lofoten	365,6		
	Rv 83 Tjeldsundbrua x E10–Harstad	26,6		
	Rv 85 Bogvika x E6–Sortland	37,2		
	Rv 827 Sørstraumen x E6 - Kjøpsvik–Sommerset x E6	39,2		
	Rv 833 Harstad/ Narvik lufthavn Evenes	0,6		
	Rv 853 Bardufoss lufthavn	1,8		
	Rv 862 Tromsø lufthavn Langnes	5,8		
Rute 8b:	E6 Nordkjosbotn–Kirkenes med tilknytninger:	903,9	1 571,0	
	E8 Skibotn x E6–Riksgrensen/ Galgjavri	39,0		
	E69 Olderfjord x E6–Nordkapp	131,3		
	E75 Riksgrensen/ Utsjoki–Vardø	126,8		
	E105 Hesseng x E6–Riksgrensen/ Storskog	9,9		
	Rv 92 Riksgrensen/ Karigasniemi–Karasjok–Gievdneuoikka x rv 93	115,1		
	Rv 93 Alta x E6–Riksgrensen/ Kivilompolo	172,5		
	Rv 94 Skaidi x E6–Hammerfest	59,6		
	Rv 881 Alta lufthavn	0,2		
	Rv 887 Kirkenes lufthavn Høybuktmoen	0,6		
	Rv 892 Lakselv lufthavn Banak	1,6		
	Rv 893 Nedre Neiden x E6–Riksgrensen/Neiden	10,5		
Riksvegnettet - total lengde inkl. armer og ramper:³⁾				10 398,1

¹⁾ Inkl. rv 47 og rv 518 til Haugesund lufthavn Karmøy

²⁾ Inkl. rv 616 og rv 617 til Måløy hamn

³⁾ Armer utgjør om lag 115 km og ramper om lag 500 km



Statens vegvesen

Statens vegvesen Vegdirektoratet
Publikasjonsekspedisjonen
Boks 8142 Dep.
N-0033 Oslo
Tlf. (+47 915)02030
E-post: publvd@vegvesen.no

ISSN: 1892-3844