

Vedlegg 1: Prosjektvis omtaler 2022–2027

Innhold

Korridor 1.....	2
Rv 22 Glommakryssing	2
Korridor 2.....	4
E18 Retvet – Vinterbro	4
E16 Nymoen – Eggemoen	5
Korridor 3.....	6
Rv 282 Holmenbrua.....	6
E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen	7
E39 Ålgård – Hove	8
E134 Dagslett – E18.....	9
Korridor 4.....	10
E39 Lønset – Hjelset	10
E39 Ådland – Sveгатjørn	11
E39/E16 Fjøsanger – Arna – Vågsbotn – Nordhordlandsbrua (Ringveg øst).....	12
E39 Ålesund – Molde.....	13
Korridor 5.....	14
E134 Saggrenda – Elgsjø	14
E134 Røldal – Seljestad.....	16
Rv 13 Lovraeidet – Rødsliane	17
Rv 36 Skjelsvik – Skyggestein.....	18
Rv 5 Erdal – Naustdal.....	19
E16 Trengereid – Stanghelle.....	20
Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16) og E16 Skaret– Høgkastet	21
Korridor 6.....	23
Rv 4 Roa – Gran gr. inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken	23
E136 Stuguflåten – Raudstøl	25
E136 Flatmark– Marstein	26
E136 Breivika – Lerstad (Bypakke Ålesund)	27
Rv 4 Gjøvik – Mjøsbrua.....	28
Korridor 7.....	29
E6 Selli – Asp.....	29
Rv 80 Adkomst Bodø lufthavn	30
Korridor 8.....	31
E8 Sørbotn – Laukslett.....	31
E10 Nappstraumen – Å.....	32
Rv 862 Tverrforbindelsen Tromsø	33

Korridor 1

Rv 22 Glommakryssing

Prosjektbeskrivelse

Målsetting med prosjektet er å bidra til bedre framkommelighet for kollektiv- og næringstrafikk langs rv 22 over Glomma og videre inn mot Lillestrøm. Det skal tilrettelegges for god tettstedsutvikling og grunnlaget for kollektivtrafikk, sykkel og gange skal styrkes. Prosjektet vil gi økt trafiksikkerhet, færre ulykker, reduserte miljøulemper (herunder støy) og redusert reisetid i rushtider.

Rv 22 Glommakryssing ligger i Lillestrøm kommune. Prosjektet er en videreføring av firefelts vei fra Lillestrøm til Garderkrysset som ble åpnet i 2015, over Glomma og frem til Kringenkrysset. Det er ikke gjennomført KVVU.

Utrednings- og planstatus

Kommunedelplanen ble behandlet av kommunestyret i Lillestrøm kommune 9. september 202. Kommunen vedtok korridor A2, som var Statens vegvesen sin anbefaling. Kommunestyret ønsker vurdert en nedskalert standard på rv 22 med rundkjøringer på hver side av broen, ingen egen lokalvei over Glomma og fartsgrense 60 km/t. Statens vegvesen vil komme med en beslutning på hvilken standard som skal legges til grunn.

Det ble i 2018 utarbeidet et dokument «Grunnlag for lokalpolitiske prinsippvedtak om bompenger – skisse til finansiering med bompenger». Dette ble behandlet med tilslutning i Fet kommune og Akershus fylkeskommune i 2019. 4. juni 2020 ble det sendt brev fra Statens vegvesen til Samferdselsdepartementet med anbefaling om KVVU- estimat på 2872 mill. 2020 kr, det er 250 mill. kr over den rammen som lå i NTP 2018-2029. Departementet svarte 26. juni at dette kunne legges til grunn, men at kostnadsøkningen forutsettes dekket med bompenger. De gir klarsignal for videre planlegging med mulighet for igangsetting/gjennomføring i første seksårs periode i NTP 2022-2033 forutsatt at prosjektet prioriteres og at det plan- og finansieringsmessig er avklart. Det betyr at reguleringsplan kan påbegynnes.

Prosjektkostnaden er noe økt i forhold til NTP 2018-29. Dette skyldes kostnader med å bygge ny lokalvei og bru samtidig med ny bru over Glomma. Dette tiltaket var en forutsetning for at Riksantikvaren trakk sin innsigelse til det nå vedtatte alternativ A2.



Figur 1 Kartutsnittet viser den aktuelle strekningen av rv 22 fra Garderveien i vest til Kringenkrysset i øst.

Korridor 2

E18 Retvet – Vinterbro

Prosjektbeskrivelse

Målsetting med prosjektet er et effektivt transportsystem fra svenskegrensa til Oslo sentrum, økt trafiksikkerhet og fremkommelighet samt redusert konflikt med lokaltrafikk.

For å møte det overordnede målet i NTP 2018-2029 knyttet til lavutslippssamfunnet og reduksjon av andre negative miljøkonsekvenser, er følgende effektmål tatt inn i prosjektet: Prosjektet skal være et klima- og miljøvennlig samfunnsprosjekt som implementerer fornuftige tiltak for å redusere prosjektets klimagassavtrykk, samt minimerer negativ effekt på naturmangfold.

Utrednings- og planstatus

Det er vedtatt reguleringsplan i Ås og Ski kommuner (2016).

Etter optimalisering av prosjektet er kostnadene redusert med 415 mill. kr ved smalere tverrprofil og redusert påkjøringsrampe ut på Vinterbrosletta. En smalere tverrprofil får positive konsekvenser for kostnadene til bl.a. masseflytting, innkjøp av masser, betong og stål.



Figur 2. Ny firefelts E18 – her senkes veien under den eksisterende Da Vinci-broa. Boligmassen skjermes mot støy med støyskjermer.

E16 Nymoen – Eggemoen

Prosjektbeskrivelse

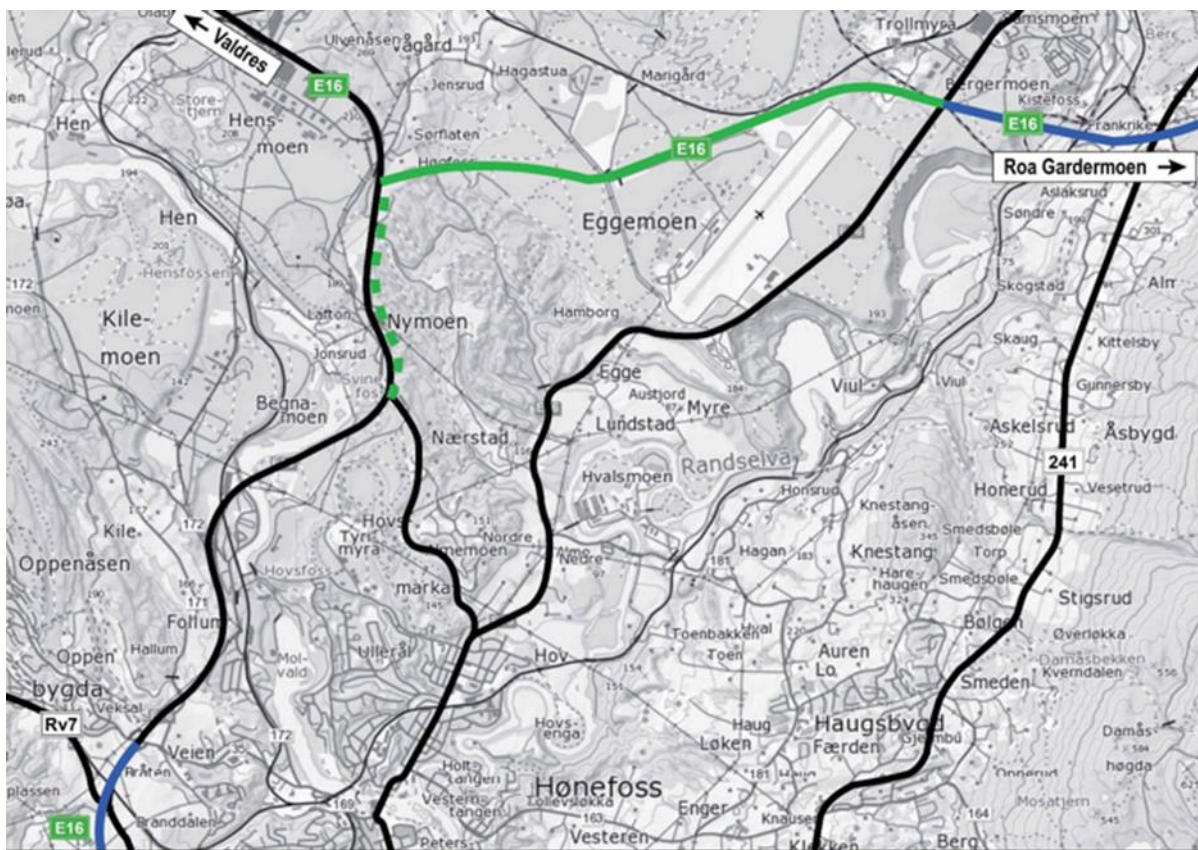
Målsetting med prosjektet er bedre fremkommelighet. Dagens vei er smal og svingete med mye randbebyggelse, mange avkjørsler og sterk stigning. Prosjektet vil gi en sikrere og mer effektiv trafikksituasjon for alle trafikantergrupper.

E16 Nymoen/Hensmoen – Eggemoen – Olum er en del av vest- østforbindelsen «E16 Bergen – Gävle». Veien fungerer i dag både som lokalvei og som hovedveiforbindelse mellom Gardermoen/Oslo nord og Viken, med forbindelser til Sør- og Vestlandet via Valdres og Hallingdal. Denne delen av E16 inngår som en ytre «ring 4» utenfor Osloregionen og vil bidra til avlastning av veinettet i det sentrale Osloområdet.

Utrednings- og planstatus

Det foreligger KVV Hokksund – Åmot – Jevnaker (2011). Kommunedelplan ble vedtatt i Ringerike kommune i 2018. Prosjektet er en direkte forlengelse av E16 Eggemoen – Olum i Jevnaker og Ringerike kommuner hvor reguleringsplanen ble vedtatt i mars 2015.

Vedtatt kommunedelplan følger alt. C fra planprogrammet. Kobling til eksisterende E16 mot Valdres skjer på Hensmoen. Traseen krysser ravedalen der denne er smalest i nord på en 400 meter lang bru. Deretter skrår korridoren sør-østover og legges mellom Forvaret på Eggemoen og Eggemoen næringspark.



Figur 3 Kartet viser valgt trase og kobling til øvrige hovedveier i området

Korridor 3

Rv 282 Holmenbrua

Prosjektbeskrivelse

Målsetting med prosjektet er å opprettholde ringveisystemet på rv 282 ved å erstatte den gamle Holmenbrua med ny. Rv 282 er en viktig omkjøringsvei for E18 og adkomst til Drammen havn. Ny bru vil legge til rette for bedre fremkommelighet og god trafiksikkerhet samt bidra til å nå målet om at veksten i persontransport i byområdene skal tas med kollektiv, sykkel og gange.

Dagens Holmenbru er i dårlig veiteknisk forfatning. Brua har fått en tidsbegrenset nedklassifisering til Bk 10/50 (største tillatt aksellast 10 tonn/største tillatt totalvekt på kjøretøyer 50 tonn). Nedklassifiseringen utløper 7. juli 2021. Holmenbrua inngår i Sentrumsringen i Drammen og er viktig for trafikkavviklingen i byen.

Prosjektet planlegges som totalentreprise med samspill. Det er lagt til grunn muligheter for optimalisering i byggefasen.

Utrednings- og planstatus

Reguleringsplan ble vedtatt i 2018. KS2 ble gjennomført i 2019.



Figur 4 Skisse av fremtidig løsning

E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen

Prosjektbeskrivelse

Målsettingen med prosjektet er å bedre fremkommeligheten, redusere sårbarheten og øke sikkerheten i knutepunktet for alle trafikantgrupper. Prosjektet vil bidra til sammenhengende standard og bedre fordeling av trafikken i Kristiansand by og til/fra E18/E39. Prosjektet bidrar også til utvikling av sikre og effektive knutepunkter for overgang mellom transportmidlene bil, buss, bane, sjø, gående og syklende.

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

Utbedring av Gartnerløkka – Kolsdalen vil gi bedre trafikkavvikling, spesielt i rush, og gi god tilgjengelighet til ferjeterminalen. En får bedre løsninger for kollektivtrafikk og sykkelekspressvei.

Utrednings- og planstatus

Prosjektet inngår i KVV/KS1 for Samferdselspakke Kristiansandsregionen, som ble behandlet av regjeringen i 2012. Prosjektet har planprosjektet E39 Gartnerløkka – Breimyr og reguleringsplanen for E39 Gartnerløkka – Meieriet som grunnlag for byggingen. Reguleringsplanen ble vedtatt i 2015.

Prosjektet forutsetter bompengefinansiering og saken ligger i Samferdselsdepartementet.

Prosjektet ligger inne med oppstart i 2021 i NTP 2018-2029.



Figur 5 Skisse av regulert løsning

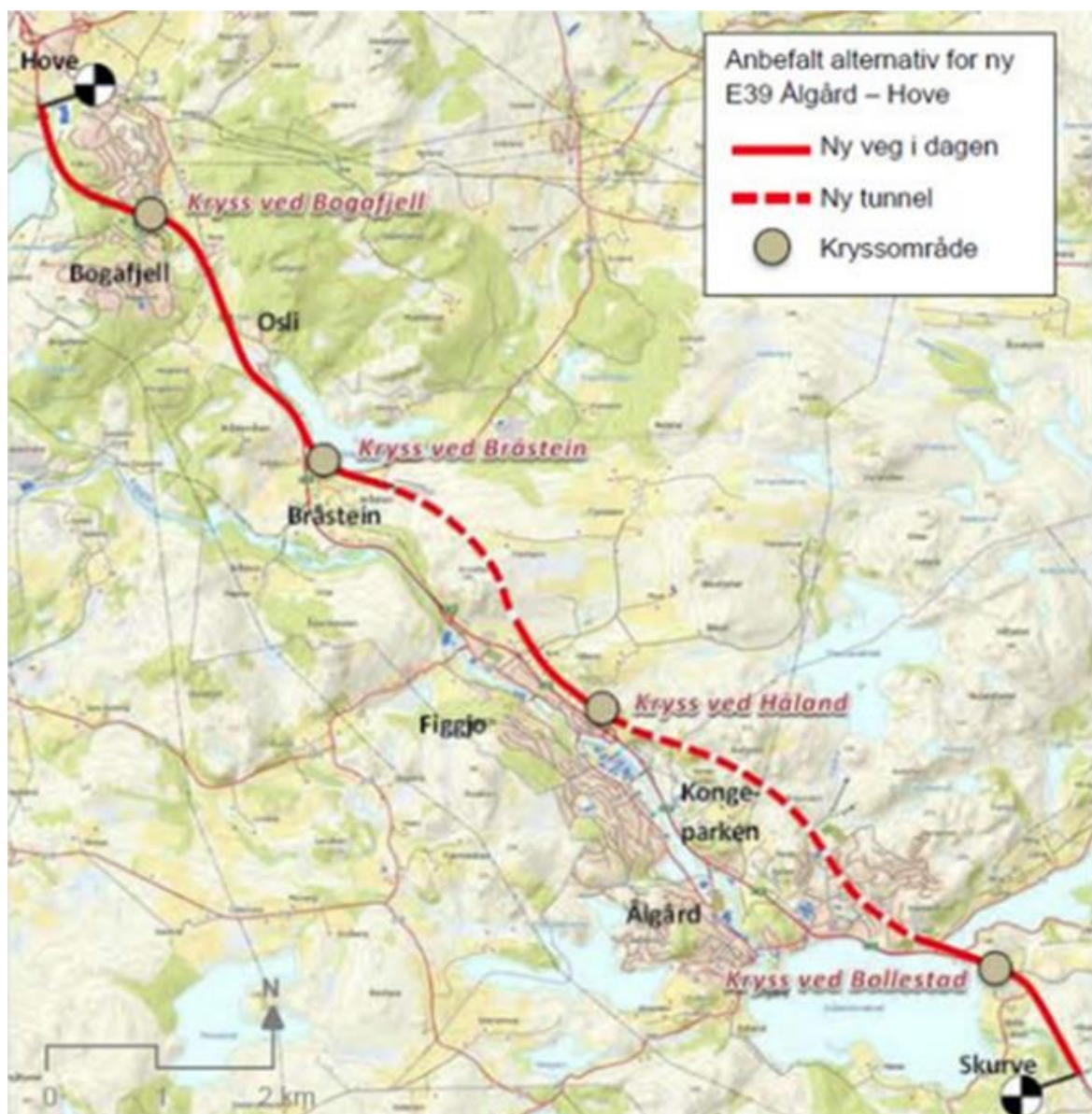
E39 Ålgård – Hove

Prosjektbeskrivelse

Målsetting med prosjektet er god fremkommelighet og høy trafikksikkerhet. Veien skal gi en god betjening av, og redusert miljøbelastning for, kommunesenteret ved Ålgård og bydelscenteret i Figgjo. Traséen skal så langt som mulig ivareta natur-, miljø-, kulturminne- og landbruks- og jordverninteressene i området.

Utrednings- og planstatus

Det er godkjent reguleringsplan for hele prosjektet. For å redusere kostnadene er det gjort forslag om å justere traséen og å redusere omfanget av tunnel. Reguleringsendringen er ikke vedtatt.



Figur 6 Kart viser vedtatt veilinje fra KDP for Ålgård - Hove

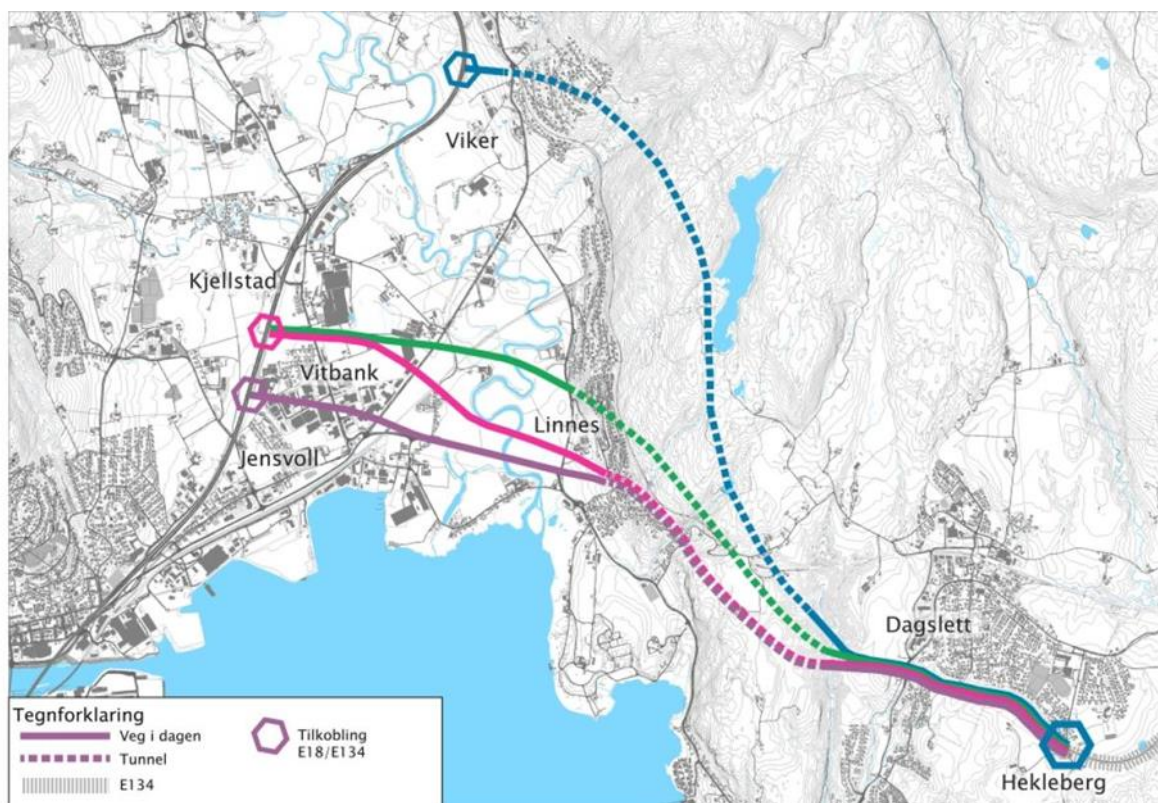
E134 Dagslett – E18

Prosjektbeskrivelse

Målsetting med prosjektet er en enhetlig standard på E134 (tidligere rv 23) fra E6 til E18. Veien er tverrforbindelse mellom E6 og E18 med videre tilknytning til Vestlandet. I tillegg til å være en viktig innfartsåre til Drammensregionen vil prosjektet, sammen med nytt tunneløp i Oslofjordforbindelsen, bidra til at østre del av E134 blir en bedre omkjøringsvei sør for Oslo, en del av en ytre ring rundt Oslo og en alternativ transportkorridor med betydelig tungtrafikk. Dagens vei er ulykkesbelastet og verken veibredder, kurvatur, avkjørsler, kryssløsninger eller fartsgrense tilfredsstillende dagens krav. Det er store fremkommelighetsproblemer, samt negative miljø- og barrierevirkninger.

Utrednings- og planstatus

Alle relevante linjer mellom Dagslett og E18 skal utredes. Ny kommunedelplan for prosjektet E134 Dagslett – E18 vil ta med seg grunnlaget og erfaringene fra prosjektene rv 23 Linnes – E18 og rv 23 Dagslett – Linnes. Planprogrammet ble oversendt kommunen 12. april 2019. Forslaget inneholdt opprinnelig tre linjer, uten Vikerkorridoren. Samferdselsdepartementet besluttet at Vikerkorridoren skulle utredes. Nytt planprogram ble oversendt kommunene i september 2019 og var på høring vinteren 2020. Planprogrammet er nå sendt kommunene for politisk sluttbehandling. Statens vegvesen arbeider med alternativene i planprogrammet med sikte på å redusere kostnadene og få best mulig trafikantnytte.



Figur 7 Fire korridorer for ny E134 fra Spikkestad mot E18 i Lier er nå ute på høring

Korridor 4

E39 Lønset – Hjelset

Prosjektbeskrivelse

Målsetting med prosjektet er å sikre god fremkommelighet nord-sør i Norges nest største fastlandseksportfylke og til nytt felles akuttssykehus for Nordmøre og Romsdal på Hjelset.

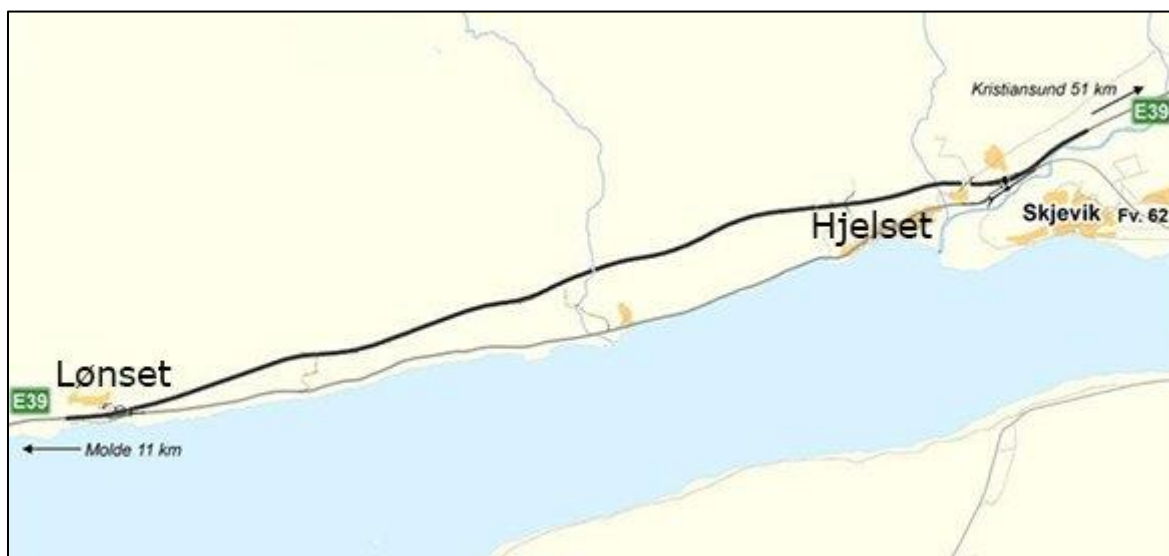
Dagens vei i Molde kommune mangler gul midtlinje på store deler av strekningen, og har mange avkjørsler og bebyggelse tett på veien. Fartsgrensen varierer mellom 50 og 80 km/t. Det er ikke tilrettelagt for gående og syklende.

Dagens vei vil benyttes av lokaltrafikk samt være et godt tilbud for gående og syklende.

Utrednings- og planstatus

Statens vegvesen la i 2011 frem KVU for E39 Ålesund – Bergsøya. Samferdselsdepartementet vedtok i 2014 at fremtidig E39 skal følge dagens trasé.

Reguleringsplan ble vedtatt i 2017. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2).



Figur 8 E39 Lønset - Hjelset

E39 Ådland – Sveгатjørn

Prosjektbeskrivelse

Målet med prosjektet er regionalt å knytte Sunnhordland bedre sammen med Midt- og Nordhordland, og nasjonalt å knytte Bergensområdet og Stavangerområdet bedre sammen.

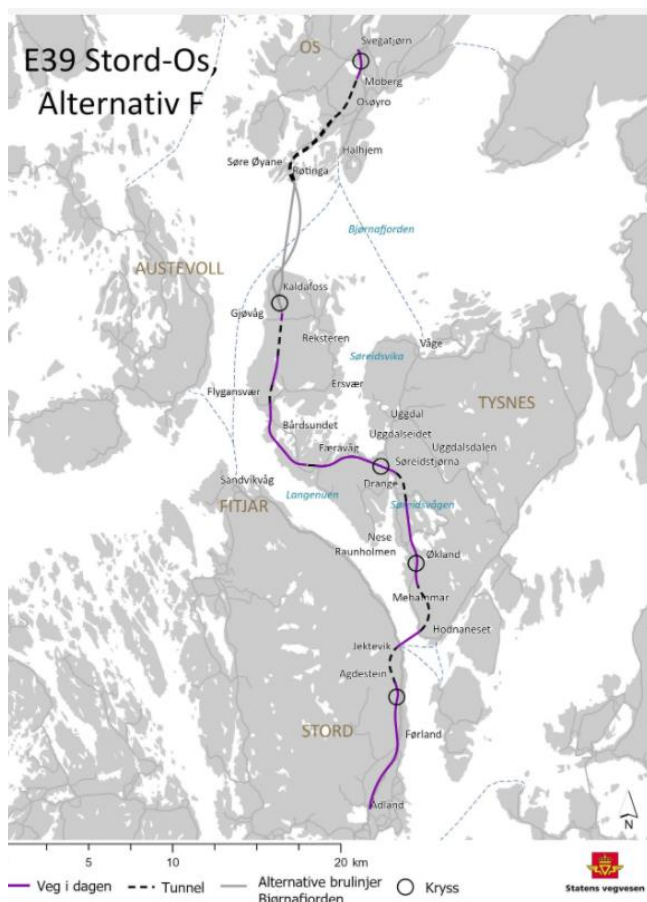
Strekningen går mellom Ådland på Stord til Sveгатjørn i Os med bru over Langenuen mellom Stord og Tysnes og bru over Bjørnafjorden mellom Reksteren på Tysnes og Søre Øyane i Os (Hordfast).

Prosjektet reduserer reisetiden mellom Stord og Os med nærmere én time til ½ time. Med både Hordfast og Rogfast utbygd, vil E39 mellom Stavanger og Bergen være ferjefri. Dette er svært viktig for næringslivet langs kysten. Prosjektet har svært høy netto nytte og NNB. Med midtrekkverk hele veien og fire felt vil vi få en vesentlig mer trafikksikker vei enn man har i dag.

Utrednings- og planstatus

KVU for E39 Aksdal – Bergen ble vedtatt i desember 2013. Kommunedelplan for strekningen Ådland – Sveгатjørn ble vedtatt i 2019. Statlig reguleringsplan er under arbeid og ventet ferdig i 2022.

Optimalisering av prosjektet og stor innsats med videreutvikling av flytebrua har redusert kostnadene med over sju mrd. 2021-kr. En vesentlig del av kostnadsreduksjonen kommer av at usikkerhetsavsetningen har kunnet reduseres vesentlig.



Figur 9 Vedtatt løsning for prosjektet

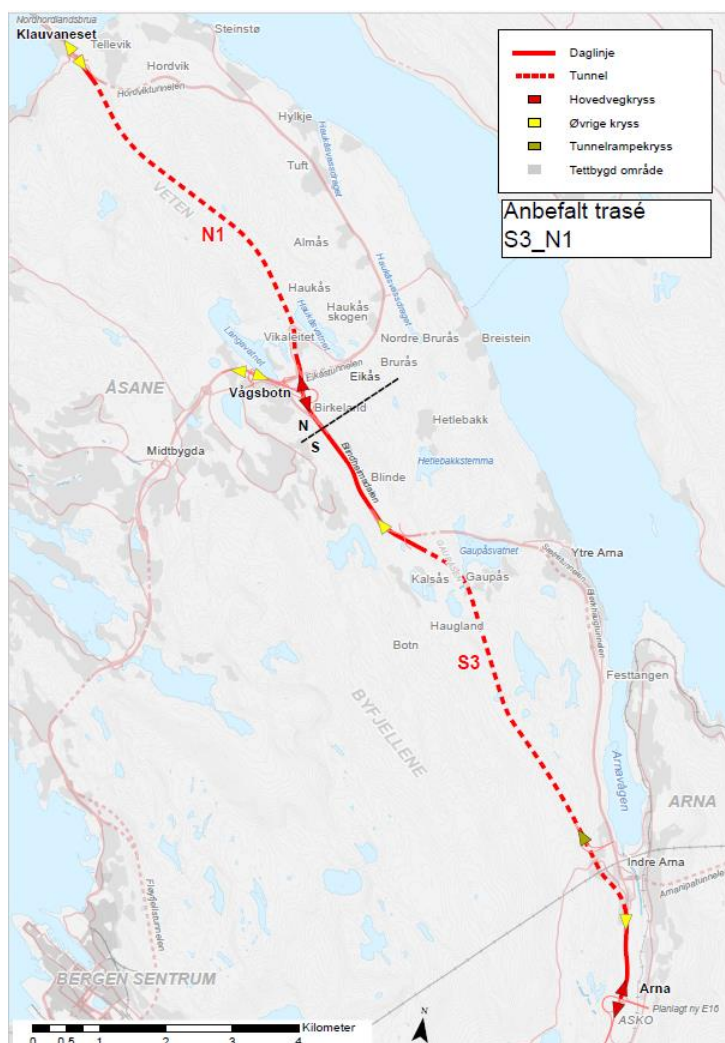
E39/E16 Fjøsanger – Arna – Vågsbotn – Nordhordlandsbrua (Ringveg øst)

Prosjektbeskrivelse

Ringveg øst består av tre prosjekter: E39 Fjøsanger – Arna, E16 Arna – Vågsbotn og E39 Vågsbotn – Klauvaneset. Formålet med prosjektet er å avlaste Bergen sentrum med en vei med god kapasitet, slik at det blir mulig å gjennomføre restriksjoner på trafikken i sentrum, og på den måten oppnå nullvekst totalt sett. Ringveg øst vil også redusere sårbarheten en har i dag nord/sør gjennom Fløyfjellstunnelen på E39. Ringveg øst vil også avlaste bolig- og næringsområdene på strekningen Hylkje – Haukås som dagens E39 for gjennomgangstrafikken. Veien er i dag en tofeltsvei, har fartsgrense 60 km/t og en rekke lyskryss.

Utrednings- og planstatus

Prosjektet er i samsvar med KVV for Bergensområdet. Arbeid med kommunedelplan er i gang for Arna – Vågsbotn – Klauvaneset, og ventes klar for utlegging til offentlig gjennomsyn i 2021.



Figur 10 E39/E16 Fjøsanger – Arna – Vågsbotn – Nordhordlandsbrua (Ringveg øst)

E39 Ålesund – Molde

Prosjektbeskrivelse

E39 Ålesund – Molde knytter sammen de største bolig- og arbeidsmarkedsregionene i Møre og Romsdal og vil halvere reisetiden mellom Ålesund og Molde fra om lag to timer til én time. Prosjektet omfatter ferjefri kryssing av Romsdalsfjorden og utbedringer av veiene på land. Den nye veien gir også fastlandsforbindelse til om lag 2 000 innbyggere i tidligere Midsund kommune, og legger grunnlag for fastlandsforbindelse til ytterligere om lag 2 000 innbyggere og gassknutepunkt Nyhamna på Gossen i Aukra kommune.

Møre og Romsdal er landets nest største fylke målt etter fastlandseksport. Mesteparten av verdiskapingen skjer langs E39. Det er om lag 70 km mellom Ålesund og Molde, med en reisetid på vel to timer. Veien går gjennom tettsteder og over Ørskogfjellet, som skaper utfordringer med fremkommelighet vinterstid.

Kostnaden for E39 Ålesund-Molde er redusert med 16 mrd. kr eller 40 pst. i forhold til NTP 2018-2029, fra 41,5 til 24,3 mrd. 2021-kr.

Utrednings- og planstatus

Statens vegvesen la i 2011 frem konseptvalgutredning for E39 Ålesund – Bergsøya. Samferdselsdepartementet vedtok i 2014 at fremtidig E39 skal krysse Romsdalsfjorden med tunnel. Reguleringsplan for Vik – Julbøen (fjordkryssing) ble vedtatt i 2016. Det pågår arbeid med kommunedelplan for strekningen Julbøen – Molde med forventet vedtak i 2020. Arbeid med reguleringsplan for strekningen Ørskogfjellet – Vik er startet, med forventet vedtak i 2021. Arbeid med kommunedelplan for strekningen Ålesund – Ørskogfjellet startet i 2021.



Figur 11 E39 Ålesund - Molde

Korridor 5

E134 Saggrenda – Elgsjø

Prosjektbeskrivelse

Målsetting med prosjektet er mer effektiv og trafiksikker forbindelse mellom Saggrenda og Elgsjø med tanke på utvikling av området Kongsberg/Notodden som et tettere bo- og arbeidsmarked.

Strekningen E134 Saggrenda – Elgsjø er en del av nasjonal hovedvei øst–vest, og omfatter Kongsberg og Notodden kommune.

Dagens situasjon: Veien har ikke veinormalstandard, og er en tofeltsvei med stigninger på over 8 pst., kombinert med til dels veldig krappe kurver og manglende forbikjøringsmuligheter. Strekningen over Meheia er en flaskehals, særlig for tungtransporten vinterstid. Lengden på dagens vei er 15 km.

Det er utarbeidet en konseptvalgutredning på strekningen.

I oppdrag 1 og 9 lå denne strekningen som en av tre mulige utbyggingsparseller E134 Saggrenda – Gvammen. Delstrekningen Saggrenda – Elgsjø er skilt ut som egen delstrekning, da dette er et naturlig første byggetrinn.

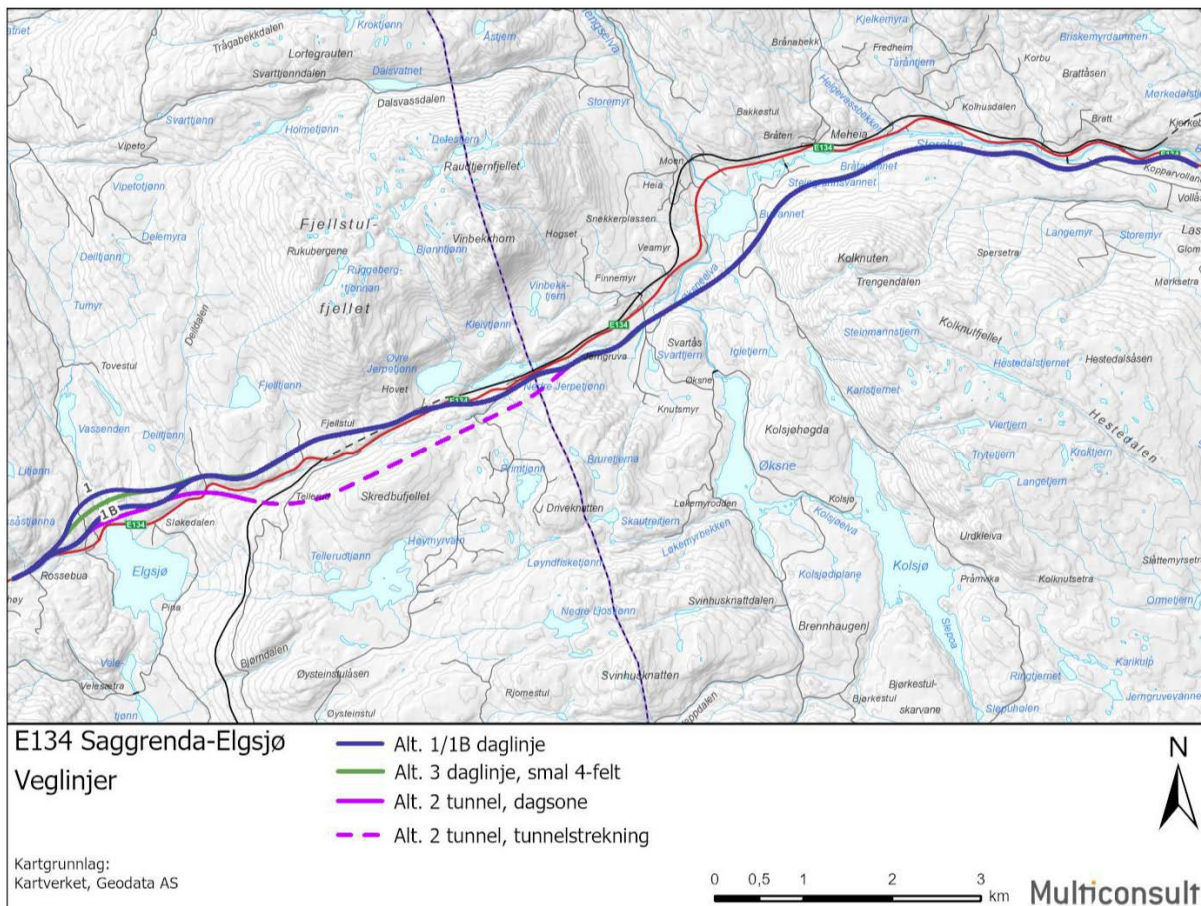
Utrednings- og planstatus

Strekningen er omtalt i NTP 2018-2029 med oppstart i siste periode. Det forutsettes delvis bompengefinansiering.

Det er gitt klarsignal for oppstart av planlegging etter plan- og bygningsloven. Gjennom planarbeidet ser vi at Elgsjø er lite egnet for avslutning av parsellen, hovedsakelig pga. trangt og sidebratt terreng i området. Det er derfor ønskelig å planlegge videre til Rossebu, som utgjør en tilleggstreking på ca. 1,0 km.

I planarbeidet har det vært vurdert to hovedalternativer – en ren daglinjeløsning og et alternativ med 3,8 km lang tunnel (ettløp med rømningstunnel). Tunnelalternativet reduserer høydeforskjellene mer enn dagalternativet, men kommer dårlig ut med tanke på netto nytte og er derfor foreslått forkastet. Det er foreslått at styringsmålet baseres på en daglinjeløsning.

Vedtatt reguleringsplan forventes å foreligge våren/sommeren 2021.



Figur 12 Alternative veilinjer for E134 Sagrenda - Elgsjø

E134 Røldal – Seljestad

Prosjektbeskrivelse

Målsettingen med prosjektet er bedre veistandard og trafiksikkerhet, økt fremkommelighet med bedre stigningsforhold og bedre vinterregularitet.

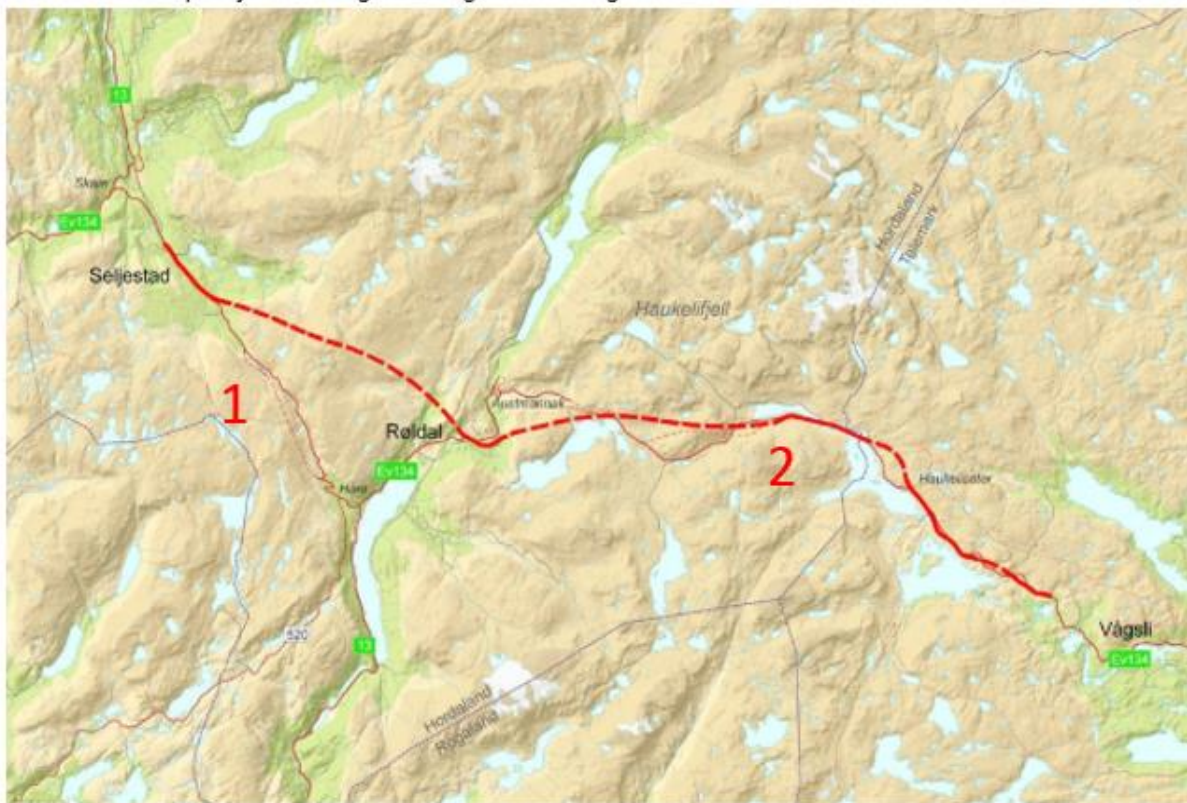
Sammen med prosjektet E134 Vågsli – Røldal vil prosjektet gi en innkortning på 11 km og reduksjon på 1 000 høydemeter.

Utrednings- og planstatus

Prosjektet er omfattet av KVV/KS1 for E134 over Haukelifjell. Reguleringsplanen ble vedtatt i 2019.

Kostnadene er redusert med om lag 200 mill. 2021-kr fra innværende NTP.

Kart som viser prosjektets avgrensning – strekning #1



Figur 13 Kartet viser prosjektets avgrensning

Rv 13 Lovraeidet – Rødsliane

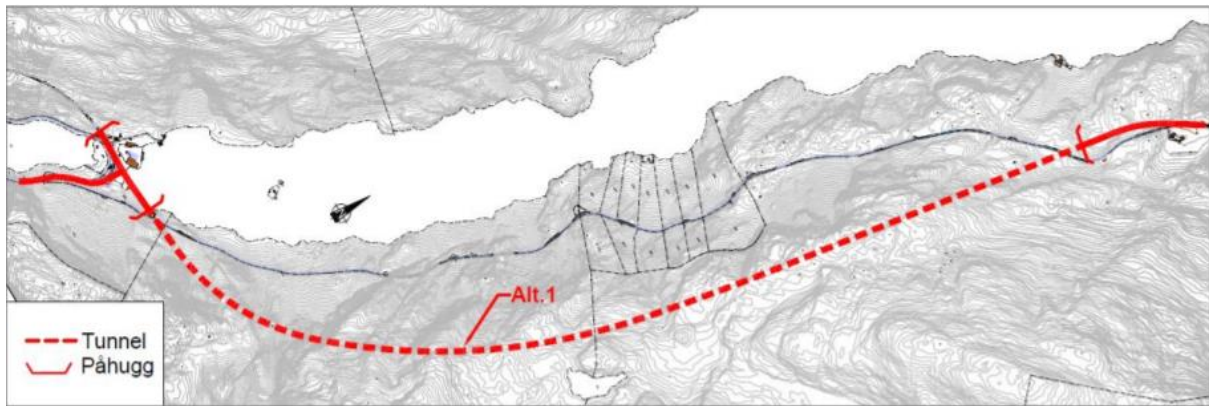
Prosjektbeskrivelse

Rv 13 fra Lovraeidet mot Sand er skredutsatt med vanskelig topografi og store ur- og skredområder. Standarden på veien er dårlig, strekningen er gjennomgående smal, uten gul midtstripe og med krapp kurvatur.

Målsettingen med prosjektet er skredsikring og bedre veistandard (geometri).

Utrednings- og planstatus

Kommunestyret i Suldal vedtok detaljreguleringsplan 31. januar 2017.



Figur 14 Viser veilinja som ble lagt til grunn for detaljreguleringsplanen.

Rv 36 Skjelsvik – Skyggestein

Prosjektbeskrivelse

Målsetting med prosjektet er følgende:

- Planen skal legge til rette for effektiv og trafiksikker vei mellom E18 og indre Telemark.
- Planen skal legge til rette for avlastning av lokalveiene i Skien og Porsgrunn, og på denne måten gjøre det mulig at veksten i trafikk kan tas med kollektiv, sykkel og gange.
- Planen skal gjøre det enklere for kommunene å få til ønsket byutvikling i bybåndet.

Dagens vei går gjennom et byområde med blandet trafikk. Det er 15 rundkjøringer på strekningen samt et lyskryss og mange avkjørsler. Dagens lengde er 15,7 km. Strekningen er den mest trafikkerte delen av rv 36 og det er et stort antall trafikkulykker med personskader på strekningen.

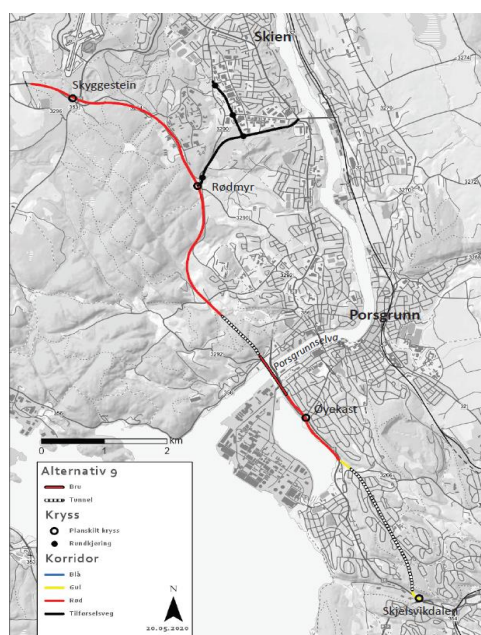
Det er behov for en mer effektiv og trafiksikker forbindelse mellom E18 og Skyggestein i Porsgrunn kommune, for dermed å bidra til at rv 36 blir en bedre forbindelse mellom E18 og E134. Veien skal avlaste lokalveiene i Skien og Porsgrunn for gjennomgangstrafikk. Det forutsettes delvis bompengefinansiering.

Utrednings- og planstatus

Det foreligger KVVU og byutredning for Grenland. Prosjektet rv 36 Skyggestein – Skjelbredstrand ble ferdigstilt i 2018. Området ved Skyggestein er et naturlig utgangspunkt for videreføring mot E18. Det vil bli etablert kryss mot ny E18 i området Skjelsvikdalen. Arbeidet med kommunedelplan ble igangsatt våren 2019.

Samferdselsdepartementet har godkjent KVVU-estimat for kommunedelplanen med 5 294 mill. 2021-kr. KVVU-estimatet basert på optimalisert linje utenfor KVVU-korridoren.

Referansekostnaden for KVVU-linja i oppdrag 1 var 8 mrd. 2021-kr.



Figur 15 Optimalisert KVVU-linje

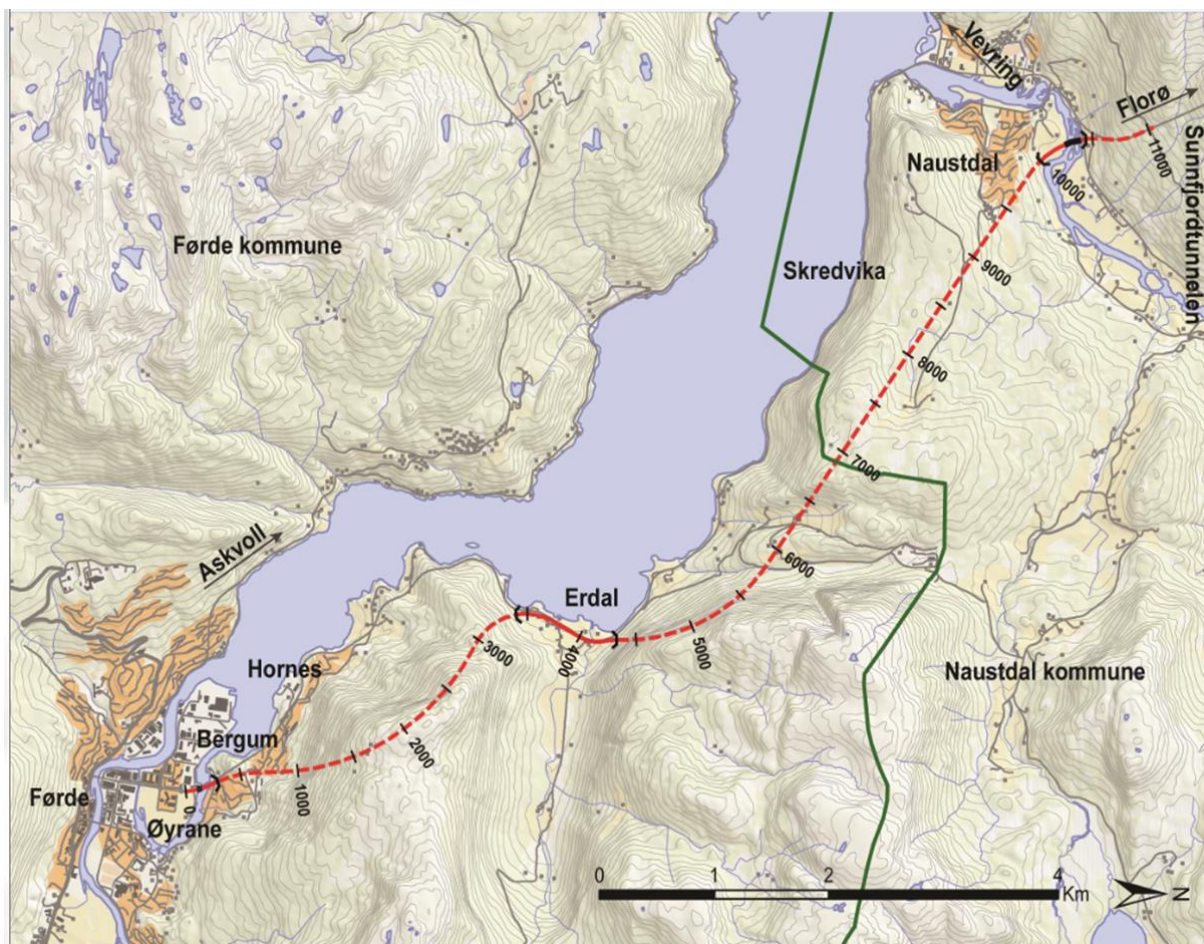
Rv 5 Erdal – Naustdal

Prosjektbeskrivelse

Målsettingen med prosjektet er skredsikring og bedre veistandard (geometri).

Utrednings- og planstatus

Prosjektet har fritak fra KVU. Kommunedelplan ventes vedtatt i første halvår 2021.



Figur 16 Foreslått veilinje for rv 5 Erdal - Naustdal

E16 Trengereid – Stanghelle

Prosjektbeskrivelse

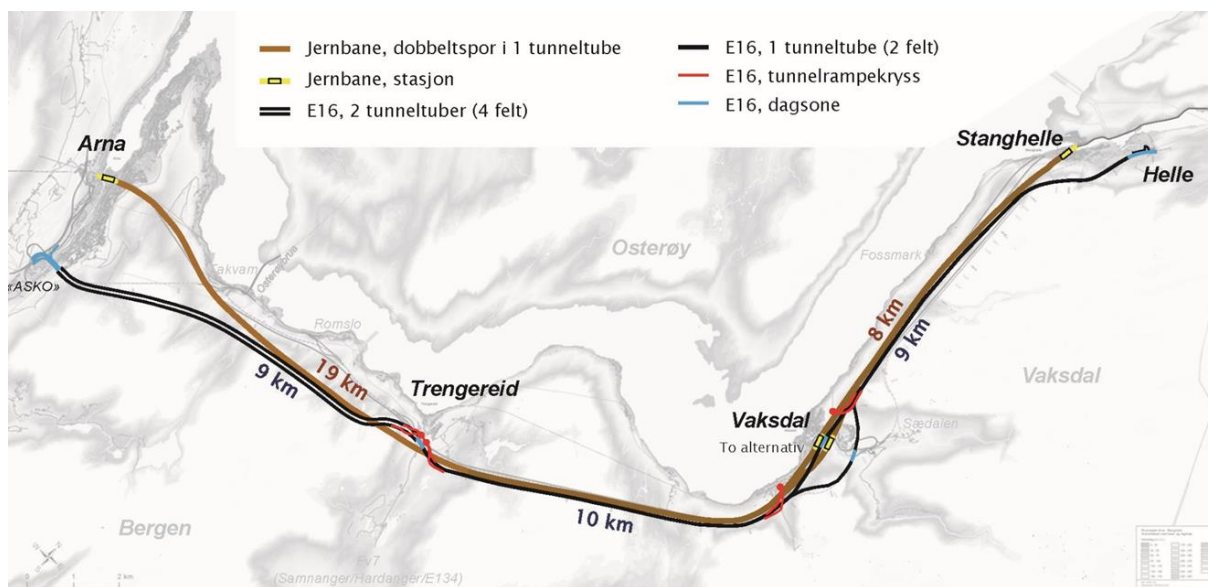
Målsettingen for prosjektet er bedre trafiksikkerhet og skredsikring, i tillegg til økt kapasitet.

Prosjektet er en del av ny vei mellom Stanghelle og Arna i Vaksdal og Bergen kommune. Veien vil i all hovedsak gå i tunnel.

Prosjektet Arna – Stanghelle er planlagt som et fellesprosjekt med jernbane, med til dels felles redningskonsept (redning kan foregå mellom vei- og jernbanetunnel).

Utrednings- og planstatus

Prosjektet er i samsvar med KVVU-vedtak for Arna – Voss (K5). Arbeid med statlig reguleringsplan pågår.



Figur 17 Foreslått løsning for vei og jernbane

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16) og E16 Skaret– Høgstet

Prosjektbeskrivelse

Målsettingen med prosjektet er bedre fremkommelighet, et robust og pålitelig transportsystem, kortere reisetid, bedre trafiksikkerhet og samfunnssikkerhet og begrensede miljøulemper. Prosjektet vil gi en sammenhengende standard på E16 fra Sandvika til Hønefoss.

Utrednings- og planstatus

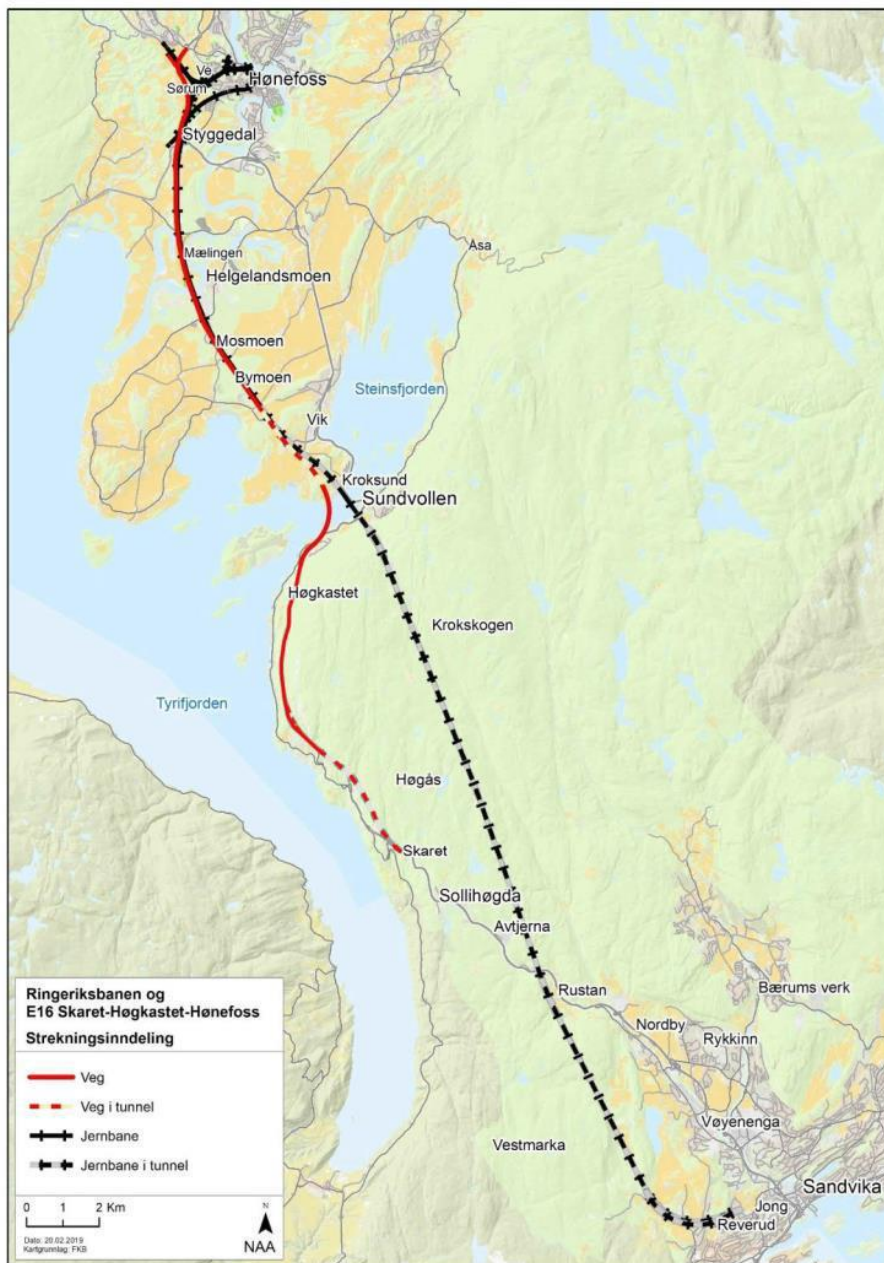
Strekningen E16 Skaret – Hønefoss er delt inn i to strekninger; E16 Skaret – Høgstet og E16 Høgstet – Hønefoss. E16 Skaret – Høgstet er igangsatt som en felles plan for E16 og Ringeriksbanen mellom Sandvika og Hønefoss med prosjektledelse fra Bane NOR (Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)).

I 2016 besluttet Samferdselsdepartementet at E16 Skaret – Høgstet skulle gjennomføres som et veiprojekt i regi av Statens vegvesen. I NTP (2018-2029) er hele strekningen E16 Skaret –Hønefoss omtalt som ett prosjekt, og den pågående KS2-prosessen gjennomføres med samme KS2-konsulent som fellesprosjektet (FRE16). Det er også planlagt at hele strekningen E16 Skaret – Høgstet blir behandlet gjennom en felles bompengeproposisjon.

For E16 Skaret – Høgstet ble kommunedelplanen vedtatt i Hole kommune i 2016, og reguleringsplanen for strekningen har blitt gjennomført som kommunal plan i Hole kommune. Reguleringsplanen ble vedtatt i Hole kommune den 11. desember 2017.

Planprosessen for E16 Høgstet – Hønefoss er gjennomført som statlig reguleringsplan med konsekvensutredning, uten forutgående KVVU eller vedtatt kommunedelplan. Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) har som planmyndighet hatt ansvar for behandling og godkjenning av reguleringsplanen. Den statlige reguleringsplanen ble vedtatt 27. mars 2020.

Utbygging er betinget av at det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet. Det er vedtatt lokalpolitisk tilslutning til bompengeskatt i Ringerike kommune og Hole kommune samt Viken fylkeskommune. KS2 er igangsatt og forventes ferdig i desember 2020.



Figur 18 Oversiktskart E16 Skaret-Høgstet og FRE16

Korridor 6

Rv 4 Roa – Gran gr. inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken

Prosjektbeskrivelse

Målsetningen med prosjektet er å bedre forholdene for eksisterende eksportrettet industri i Raufoss/Gjøvik og styrke næringsutviklingen.

Den aktuelle strekningen er en del av rv 4 mellom Oslo og Mjøsbrua. Veien er både lokalvei og hovedveiforbindelse mellom regionen, Oslofjordområdet og videre til eksportmarkedene i Europa. Den er også hovedatkomst til Oslo lufthavn Gardermoen, fra store deler av regionen. Rv 4 er en viktig alternativ rute til E6 mellom Oslo og Mjøsbrua.

Utbygging av rv 4 på Hadeland er delt i to etapper:

- Etappe 1 bestod av to parseller; Gran grense – Jaren og Amundrud – Almenningsdelet. Disse er ferdigstilt og bompengeinnkreving er startet.
- Etappe 2 består av tre parseller; Roa – Gran grense og Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken. Parsellene representerer ett felles finansieringsprosjekt.

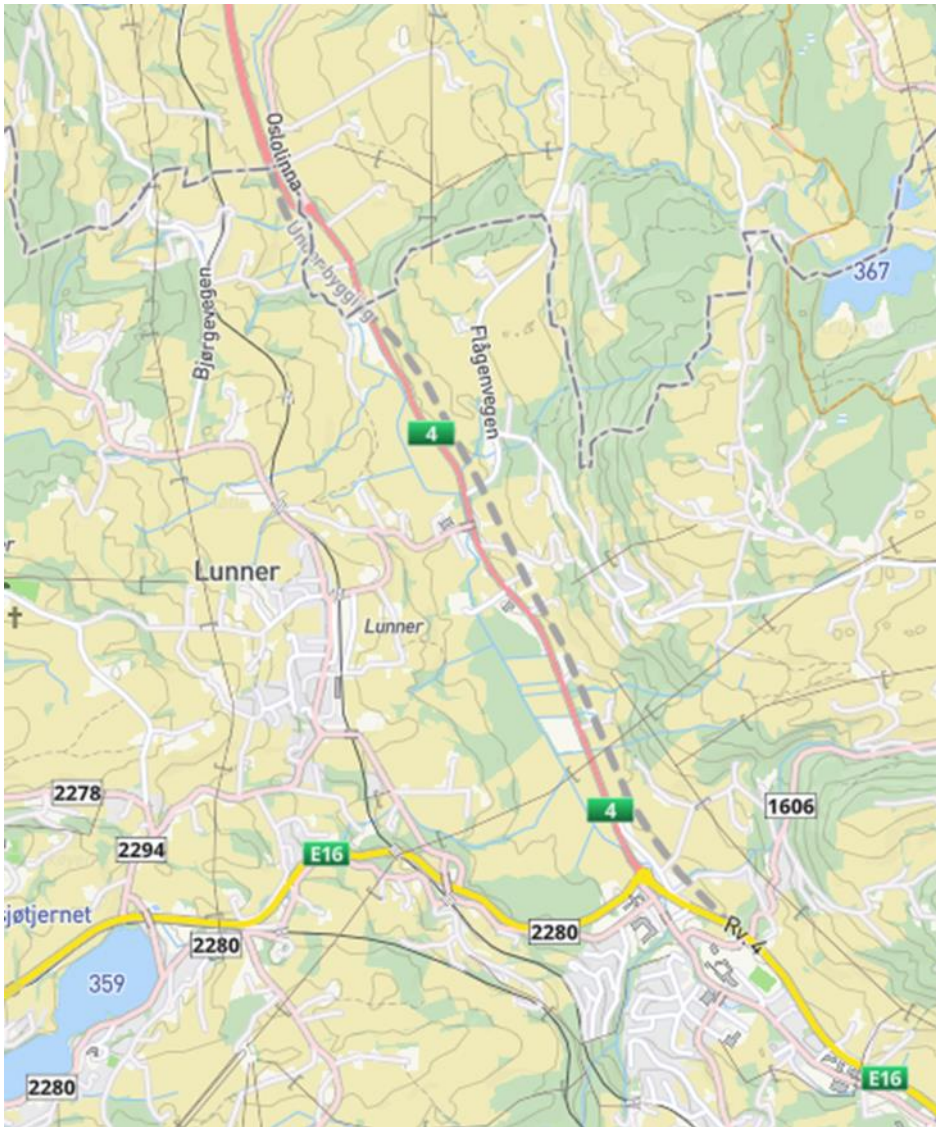
Utrednings- og planstatus

Reguleringsplaner er godkjent i Lunner og Gran kommune. Sak om delvis bompengefinansiering av rv 4 Roa–Gran grense og Jaren – Amundrud (opprinnelig etappe 2 i utbyggingen av rv 4 Roa – Lygna) ble vedtatt i Gran og Lunner kommuner i mai/juni 2017.

Stortinget har bedt regjeringen om å justere prosjektet i henhold til lokalpolitiske vedtak og økonomiske rammer som opprinnelig ble fastsatt for Roa – Gran grense og Jaren – Amundrud.



Figur 18 De tre parsellene som er etappe 2 av utbyggingen på Hadeland er vist i rødt. Fra sør Roa-Gran grense, Jaren-Amundrud Almenningsdelet – Lygnebakken



Figur 19 Roa – Gran grense

E136 Stuguflåten – Raudstøl

Prosjektbeskrivelse

Målsettingen med prosjektet er bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet. Ved fylkesgrensen mellom Møre og Romsdal og Innlandet er veien bratt med dårlig kurvatur. Sammen med tidvis store snøfall, skaper dette dårlig fremkommelighet for tungtransporten og trafikkfarlige forbikjøringsituasjoner.

Utrednings- og planstatus

Det er fritak for KVVU på strekningen. Reguleringsplan ble vedtatt i 2018.



FIGUR 5.4.2: 3D SKISSE AV VEGEN SETT FRÅ FYLKESGRENSA OG NEDOVER MOT BRUSTAULIA.
Figur 20 E136 Stuguflåten - Raudstøl

E136 Breivika – Lerstad (Bypakke Ålesund)

Prosjektbeskrivelse

Målet med bypakken i Ålesund er at flere skal sykle, gå og reise kollektivt og at andelen bilreiser skal reduseres. Fremkommelighet for privatbil og næringslivet skal ivaretas, kollektivtilbudet skal forbedres vesentlig og gang- og sykkelnettene skal utbedres. E136 Breivika–Lerstad er det største prosjektet i bypakke Ålesund.

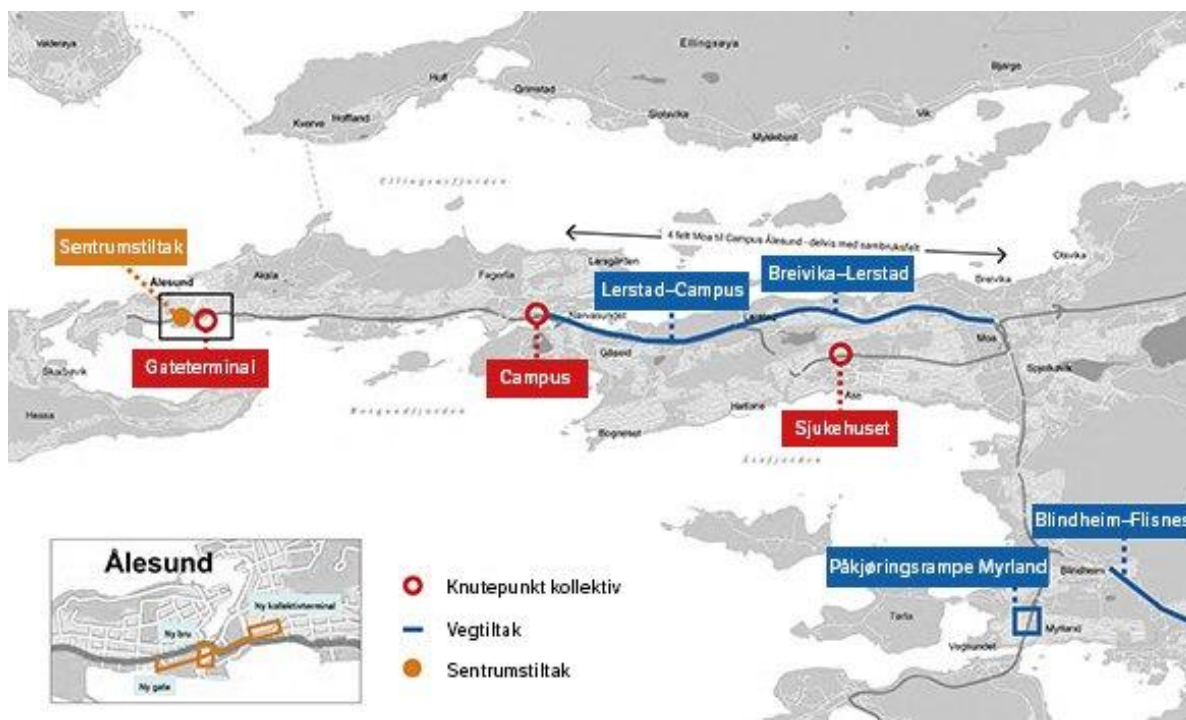
Ny E136 mellom Breivika og Lerstad har som mål å være et “kinderegg” for Ålesunds transportsystem:

- Prosjektet skal redusere miljøbelastningen og barrierevirkningen for bydelen Lerstad som veien går gjennom, men også for bydelen Åse som får redusert trafikkbelastning når ikke E136 går gjennom bydelen lenger.
- Prosjektet skal fremme miljøvennlig transport ved å frigjøre kapasitet i veinettet for buss og ved å legge til rette for gående og syklende.
- Prosjektet skal gi bedre fremkommelighet og redusere reisetid og ulykkeskostnader, ved at det planlegges en vei med en standard som er tilpasset fremtidig kjørehastighet og transportvekst.

Utrednings- og planstatus

Statens vegvesen la i 2013 frem «Konseptvalgutgreiing for transportsystemet i Ålesund». Samferdselsdepartementet bestemte i 2016 at videre utvikling skal skje etter et nedskalert konsept 4.

Prosjektet har vedtatt reguleringsplan fra 2014. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av Bypakke Ålesund.



Figur 22 E136 Breivika – Lerstad og Bypakke Ålesund

Rv 4 Gjøvik – Mjøsbrua

Prosjektbeskrivelse

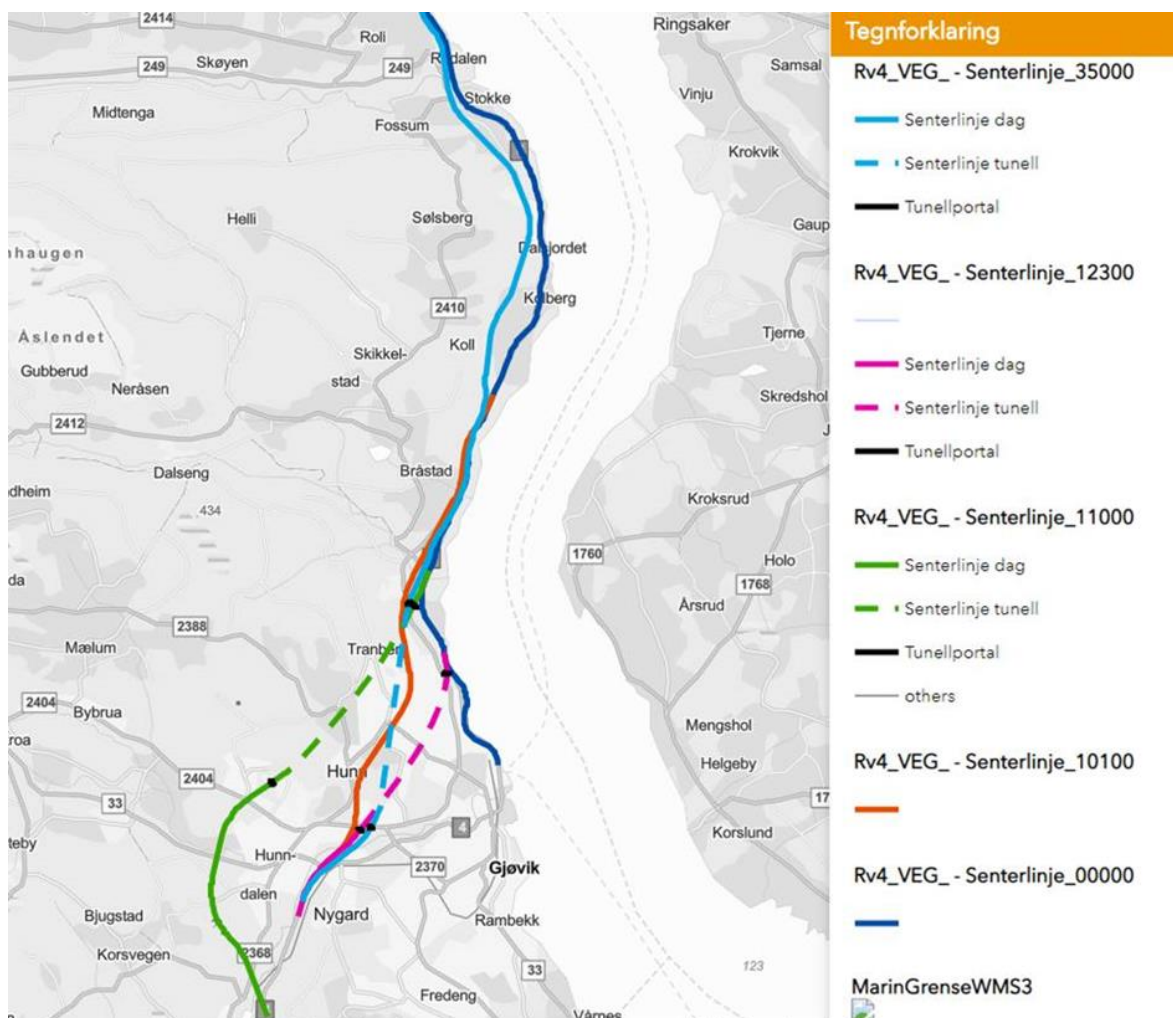
Målsettingen med prosjektet er økt fremkommelighet, trafiksikkerhet, et robust og pålitelig transportsystem, begrensede miljøulemper og en løsning av behovet for lokalvei/avlastningsvei nord for Gjøvik.

Strekningen inngår i KVU Transportsystemet Jaren (Oslo) – Gjøvik – Moelv og er om lag 16,7 km lang.

Å finne en løsning for gjennomgående veiutbedring har vært krevende på grunn av komplekse problemstillinger; arealbruk til hovedvei i byområde, nærføringsproblematikk til Mjøsa og tettbebyggelse, sideterreng og ikke-prissatte konsekvenser. Det er konsensus om ny, sammenhengende vei vest for eksisterende veilinje.

Utrednings- og planstatus

KVU og KS1 er gjennomført. Konsept er ikke besluttet i Samferdselsdepartementet. Arbeid med kommunedelplan ble iverksatt i juni 2020. Planprogram er under arbeid og skal etter planen legges ut til offentlig høring før nyttår 2020.



Figur 23 Mulighetsstudie Gjøvik sør - Mjøsbrua

Korridor 7

E6 Selli – Asp

Prosjektbeskrivelse

Målsettingen med prosjektet er bedre trafiksikkerhet, bedre fremkommelighet for gående og syklende og reduserte miljøulemper.

Det er i dag stor trafikk, høy tungtrafikkandel samt dårlig standard på veien mellom Selli–Asp. Det er randbebyggelse med flere direkte avkjørsler. Gang- og sykkelvei finnes kun på deler av veistrekningen.

Utrednings- og planstatus

Det er fritak for KVVU på strekningen. Prosjektet har vedtatt reguleringsplan, som sist ble endret for optimalisering av prosjektet i 2018.



Figur 24 E6 Selli - Asp

Rv 80 Adkomst Bodø lufthavn

Prosjektbeskrivelse

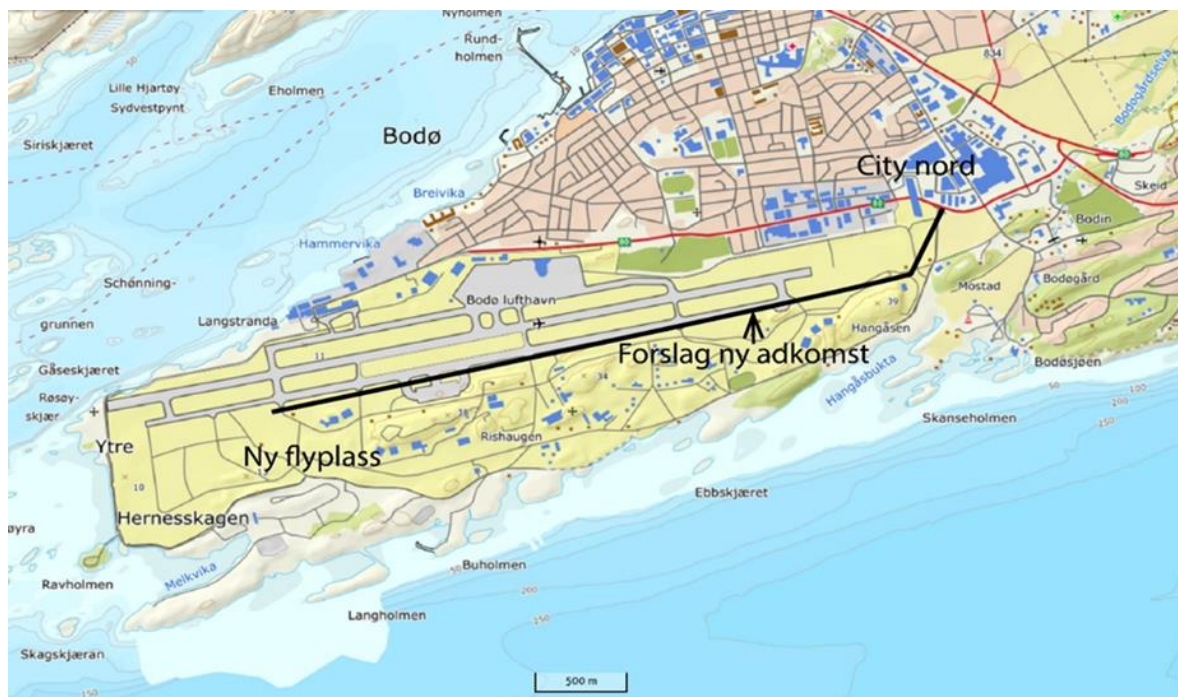
Avinor har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utredet om man kan bygge en ny lufthavn i Bodø for å få frigjøre arealer til byutvikling. Bygging av ny lufthavn i Bodø ble sluttbehandlet i Stortinget i 2017. Ny lufthavn planlegges ferdig bygd i 2024-2026¹.

Prosjektet består av ny rv 80 til den nye flyplassen i Bodø (4 km). Trasé for veien er ikke avklart.

En konseptvalgutredning for Bodø er i sluttfasen. Her ser man på muligheten for å redusere kostnadene og en trinnvis utbygging.

Utrednings- og planstatus

Arbeidet med KVV Ny by Bodø - transportsystem er under utarbeidelse og vil bli levert Samferdselsdepartementet før jul 2020. I KVV ser man på muligheter for kostnadsreduksjon og trinnvis utbygging. Reguleringsplan for adkomst til Bodø lufthavn vil bli utarbeidet etter beslutning om KVV. Planen ventes vedtatt høsten 2021.



Figur 25 Viser forslag til ny adkomst til ny flyplass

¹ <https://avinor.no/konsern/flyplass/bodo/nye-bodo-lufthavn/fakta-og-bakgrunn/>

Korridor 8

E8 Sørbotn – Laukslett

Prosjektbeskrivelse

Nye E8 på strekningen Sørbotn – Laukslett (10 km) skal gi en mer fremkommelig, kortere og sikrere innfartsvei til Tromsø. Samtidig skal prosjektet gi bedre bomiljø langs dagens E8 gjennom Ramfjord.

Dagens E8 mellom Sørbotn og Laukslett på østsiden av Ramfjorden er smal og har delvis mye randbebyggelse. De fleste boligene har egen avkjørsel til E8. Innbyggerne er utsatt for støy og støv. Det mangler tilbud for myke trafikanter på mesteparten av strekningen. Strekningen er ulykkesutsatt. Beslutning er nå fattet om bygging av vestre alternativ og prosjektkostnad etter optimalisering er basert på dette alternativet.

Utrednings- og planstatus

Reguleringsplan ble vedtatt i august 2020. KS2 vil bli igangsatt i løpet av høsten 2020 og ferdigstilles i løpet av første kvartal av 2021.



Figur 26 Viser vedtatt veilinje for E8 Sørbotn - Laukslett

E10 Nappstraumen – Å

Prosjektbeskrivelse

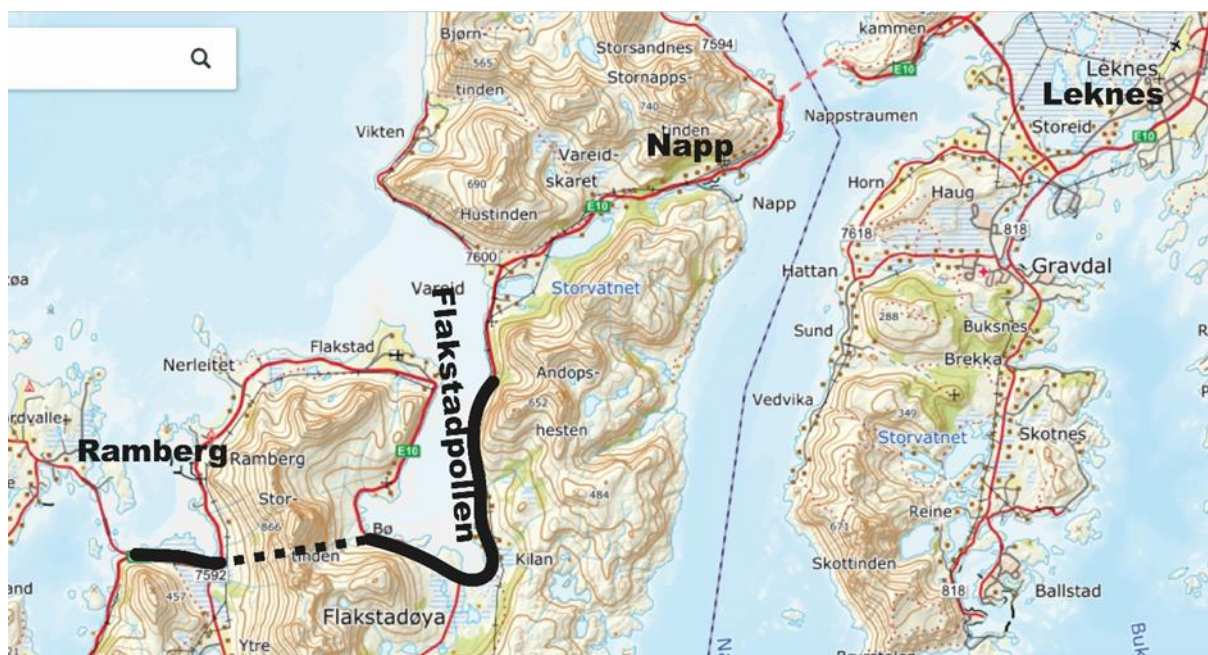
For å forbedre og sikre hverdagen for fastboende ytterst i Lofoten, godstransporter med blant annet fersk fisk, bil-, sykkel- og øvrig turisttrafikk, er ulike tiltak på E10 mellom Nappstraumen og Å planlagt. Sjømatproduksjonen i Lofoten er viktig i global sammenheng og Lofoten er en av de viktigste internasjonale turistdestinasjonene i Norge.

Prosjektet skal øke regulariteten, redusere reisetiden og forbedre trafikksikkerheten. Eksisterende vei har lav kvalitet og er skredutsatt. E10 møter ikke behovene i dagens trafikkbilde på en tilfredsstillende måte. De siste årene har manglende mulighet for parkering for turister ført til fremkommelighetsproblemer.

Det har vært nødvendig å redusere prosjektet i omfang for å få ned kostnaden.

Utrednings- og planstatus

Det er gjennomført KVV og KS1. Samferdselsdepartementet har besluttet utvidet konsept 1 (mindre utbedring). Planprogram er utarbeidet og den formelle planprosessen starter i oktober 2020.



Figur 27 Viser besluttet konsept for E10 Nappstraumen - Å

Rv 862 Tverrforbindelsen Tromsø

Prosjektbeskrivelse

Veier og kryss i Breivika og på Langnes gjennom Tromsøya har i dag stor trafikk og stor stigning. Målet med dette prosjektet er bedre fremkommelighet ved å fjerne stigningen og ved å spre trafikken på en måte som får folk raskere frem dit de skal, og et bedre bomiljø.

Bakgrunnen for prosjektet er konseptvalgutredningen for transportsystemet i Tromsø fra 2010.

Prosjektet er optimalisert ned til en kostnad i tråd med styringsmålet ved å forenkle kryssløsninger. Den endrede løsningen vil gi god fremkommelighet både for bil-, kollektiv- og gang- og sykkeltrafikk.

Rv 862 ble omklassifisert til E8 i mai 2020. Kartverket har gitt tunnelen navnet Flyplassstunnelen.

Prosjektet er planlagt delvis brukerfinansiert og vil inngå i en eventuell fremtidig byvekstavtale i Tromsø.

Avinor planlegger utvikling av rullebane og taksebane ved Tromsø lufthavn, Langnes. Som en følge av disse tiltakene pågår det et samarbeid med Avinor angående behov for å tilpasse veisystemet i området. Ny Flyplassvei (F2) er foreslått finansiert med bompenger. Finansiering og fordeling av kostnader mellom bypakke Tromsø og Avinor AS er ikke avklart.

Utrednings- og planstatus

Traséen baserer seg på kommunedelplan vedtatt 2016. Reguleringsplanarbeid ble startet i 2017 og ventes ferdigstilt høsten 2020.



Figur 28 Viser veilinje for rv 862 Tverrforbindelsen Tromsø