

Vedlegg 2 Vegnormalendringer og Statens vegvesens portefølje

15.06.2022

Porteføljen er definert som alle prosjekter som inngår i tabell 12.2 i Meld. St. 20 (2020 – 2021) Nasjonal transportplan 2022 – 2033 pluss de seks prosjektene som er lagt til porteføljen etter behandling NTP i Stortinget.

Statens vegvesen leverte 7. april 2022 en foreløpig vurdering av konsekvenser for porteføljen dersom firefeltsgrensen ble hevet til årsdøgntrafikk på 15.000 (ÅDT). Kun prosjekter i porteføljen med planlagte 4-feltsstrekninger er vurdert, i alt 13 prosjekter. Prosjektene har egne beskrivelser og tabellen til slutt gir oversikt over planstatus, trafikkprognose, standardvurderinger og fartsgrense for prosjektene.

ÅDT-grensen for 4-felt i vegnormalene tar utgangspunkt i beregnet trafikkmengde i *prognoseåret* som er 20 år etter forventet vegåpning. I tabellen under er ÅDT oppgitt med utgangspunkt i trafikkberegninger i prosjektene eller for 2050. Som grunnlag for standard velges et representativt gjennomsnitt for den aktuelle vegstrekningen.

Alle prosjekter som Statens vegvesen vurderte som aktuelle å prioritere for NTP-perioden 2022 –2033 ble gjennomgått og optimalisert som en del av forarbeidene til NTP i 2019. Standard og omfang inngikk som en viktig del av optimaliseringen. Optimalisering i hver planfase er innført som krav.

I ht. dagens vegnormal *skal* det planlegges for 4-felt planlegges når trafikkprognosen er over 12.000(ÅDT) 20 år etter forventet vegåpning. Utenfor tettbygde strøk skal 4-felts riksveger planlegges for 110 km/t dersom ikke annet er besluttet. I byområder gjøres egne vurderinger.

Statens vegvesen tar utgangspunkt i normalen når standard og dimensjonerende fart velges. Det gjøres i tillegg vurderinger av samfunnsøkonomi der både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser for de viktigste målene i Nasjonal transportplan inngår.

Av de 13 prosjektene med strekninger hvor det er planlagt 4-felt på hele eller deler av strekningen er det fem som er planlagt for fartsgrense 110 km/t. De øvrige er planlagt med lavere fartsgrense. Det skyldes for eksempel at det skal bygges lange undersjøiske tunneler, at topografi gjør at en dimensjonert for 110 km/t blir svært kostbart, eller at vegen planlegges i et byområde hvor 110 km/t ville gitt uheldige miljøvirkninger.

Ved gjennomgangen av porteføljen er det sett på om en ev. endring av normalen betyr at prosjekter bør endres, dvs. om planlagte 110 km/t veger bør replanlegges med lavere fart og/eller som 2/3-feltsveger.

Statens vegvesen anbefaler ikke replanlegging eller store endringer i vedtatte planer for sin portefølje dersom vegnormalene endres som angitt i brevet. Det vil være aktuelt med mindre endringer.

For prosjekter som er i kommunedelplanfasen som rv. 19 i Moss, rv. 36 Skjelsvik – Skyggestein og søndre del av Ålesund – Molde vil normalendringer tas inn i grunnlaget for planarbeidet.

Av de 5 prosjektene som er planlagt med 110 km/t, har to prosjekter kun 110 km/t på deler av strekningen, og videre er det to prosjekter som vurderer lavere fartsgrense. Det er kun Ådland – Sveгатjørn der SVV fortsatt anbefaler 110 km/t på hele strekningen. For E39 Ådland – Sveгатjørn (Hordfast) er det gitt føringer om planlegging av 110 km/t og 4-felt. Det er gjort en foreløpig vurdering av ev. innsparinger ved planlegging for redusert fart og 4-felt eller 2/3-felt på de deler av strekningen der det er mulig. Den foreløpige vurderingen viser mulig innsparinger på 0,7 – 1,7 mrd.kr, men en slik endring vil gi variert standard og vil kunne gi uheldige trafikksikkerhetsvirkninger. Det vil bli gjort en grundigere vurdering som en del av arbeidet med den statlige reguleringsplanen..

Prosjekter som kan få endringer er E134 Saggrenda–Elgsjø og E18 Retvedt – Vinterbro. For disse vil endringer kunne gi reduserte kostnader og inngrep, men også redusert trafikantnytte. Det vil gjøres beregninger for å se hvordan netto nytte påvirkes og nye anslag mht kostnader som del av planarbeidet.

E134 Oslofjordforbindelsen

Planendringer pga. ev. normalendringer anbefales ikke.

Målet med prosjektet er en sikker kryssing av Oslofjorden i eksisterende trasé for E134. Det bygges et nytt tunnellop i Oslofjordtunnelen parallelt med det eksisterende, med tverrforbindelser mellom nytt og eksisterende tunnellop.

Prosjektet består av 3 tunneler, der den ene er den mer enn 7 km lange Oslofjordtunnelen. Utvidelsen til to løp i disse tunnelene er begrunnet i EU-krav i henhold til Tunnelsikkerhetsforskriften.

Planlagt fartsgrense er 60,70 og 90 km/t.

Planstatus: Reguleringsplanen er vedtatt.

Forventet trafikk (ÅDT) 20 år etter åpning eller i 2050 er 21 000 hvorav 15 % er tungbiltrafikk.



E134 Saggrenda – Elgsjø

Standardendringer vurderes, og det er aktuelt å endre fra smal 4-felt og 110 km/t til 2/3-felt og 90 km/t. En slik endring kan gi behov for mindre reguleringsendringer.

Utbygging av E134 mellom Saggrenda og Elgsjø skal bidra til en effektiv og trafiksikker forbindelse mellom bo- og arbeidsmarkedene på Kongsberg og Notodden. Strekningen er en del av nasjonal hovedvei øst-vest. Veien er i dag en tofeltsvei med bratte stigninger, krappe kurver og manglende forbikjøringsmuligheter. Strekningen over Meheia er en flaskehals, særlig for tungtransporten vinterstid.

Ifm. reguleringsplanarbeidet ble det vurdert som sannsynlig at trafikken kan overstige 12.000. Smal 4-felt med 110 km/t ble derfor vurdert som en robust løsning med god trafikanntytte. Samferdselsdepartementet har bedt om faglig grunnlag for et styringsmål basert på 2/3-feltsveg med hastighet 90 km/t og samfunnsøkonomisk beregning for dette. Sammenlignet med smal 4-felt vil redusert vegbredde (fra 20 meter til 12,5–17,5 meter) medføre reduserte kostnader, lavere fart, klimagassutslipp og trafikanntytte. Det arbeides med kostnadsoverslag for både 2/3-felts og 4-feltsvei som en del av grunnlaget for KS2 og endelig standardvalg.

Planlagt fartsgrense 110 km/t (hvis smal 4-felt) og 90 km/t (hvis 2/3-felts vei).

Planstatus: Reguleringsplanen er vedtatt.

Forventet trafikk (ÅDT) 20 år etter åpning eller i 2050 er 10 300 hvorav 18% er tungbiltrafikk.



E16 Arna – Stanghelle

Planendringer pga. ev. normalendringer anbefales ikke.

E16 Arna–Stanghelle og Vossebanen er et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen og Bane NOR, som skal gi tryggere og raskere vei- og jernbaneforbindelse på strekningen. Målet for prosjektet er bedre trafiksikkerhet og skredsikring, i tillegg til redusert reisetid og økt kapasitet.

Eksisterende vei er svært utsatt for skred og har mange trafikkulykker. I tillegg tilfredsstillende ikke tunnelene på dagens E16 tunnelsikkerhetsforskriften. Ny vei vil redusere sårbarheten ved hendelser, og man unngår lang omkjøring ved stengninger. Som følge av klimaendringene kan det forventes at skredutfordringene vil øke framover uten nye tiltak.

Arealknapphet og skredfare gjør dette til et tunnelprosjekt med tre lange tunnelstrekninger med korte dagsoner mellom tunnelene. Strekningen Arna–Trenegreid er planlagt med 4-felt, denne strekningen har størst trafikk med ÅDT 19 500. Videre Øst for Trenegreid er trafikken lavere og er planlagt for 2-felt med felles rømmingstunnel med Jernbane. Rømmingstunnel er begrunnet i EU-krav i henhold til Tunnelsikkerhetsforskriften. Planlagt fartsgrense er 80 km/t og 90 km/t.

Planstatus: Reguleringsplanen er vedtatt.

Forventet trafikk (ÅDT) 20 år etter åpning eller i 2050 er 19 500 – 11 000 hvorav 15% er tungbiltrafikk.



E39 Ådland – Sveгатjørn (Hordfast)

Planendringer pga. ev. normalendringer anbefales foreløpig ikke.

Prosjektet vil knytte Bergens-området og Stavanger-området bedre sammen og utvide bolig- og arbeidsmarkedsregionene. Strekningen omfatter bru over Langenuen mellom Stord og Tysnes, og bru over Bjørnafjorden mellom Reksteren på Tysnes og Søre Øyane i Os.

Reguleringsplanarbeidet har tatt utgangspunkt i oppdragsbrevet der det går frem at vegstandard skal være 4-felt med fartsgrense 110 km/t. I prosjektet er det to fjordkryssinger som ut fra konstruksjonshensyn er forutsatt bygget med 4-felt med veibredde 21,5 m. Langenuen, Søreid og Bårdsundet anses å ikke være mulig å utvide til 4-felt på et senere tidspunkt og vurderes dermed å ikke være egnet for nedjustert bredde. Tunnelene i prosjektet er med ett unntak over 500 m lange og er dermed underlagt tunnelsikkerhetsforskriftens krav som gir rømningsveg/rømningstunnel ved ÅDT over 8000, og det legges opp til to løp. Det er fire strekninger mellom tunneler og broer som kan vurderes for eventuell reduksjon til H2-standard (2/3-felt). Inkludert overgangstrekninger på ca. 400 m utgjør dette ca. 20 km av prosjektet som er 55 km langt. Det er lagt vekt på at strekningene er lange nok til å unngå hyppige standardsprang. Disse kan være egnet for 2-feltsveg, siden forbikjøringstrekninger kan være i tunnelene og på fjordkryssingene som uansett forutsettes som 4-feltsveg. I tillegg er konsekvenser av å endre fartsgrensen til 90 eller 100 km/t for 4-feltsveg vurdert. Reduserte krav til kurvatur antas å kunne gi mindre arealutslag i myrer og dyrket mark. Likevel vil mange av de naturområdene bli berørt siden vegen går på tvers av terrengformene. I arbeidet med reguleringsplanene utarbeides det nå forslag til økologisk kompensasjon og avbøtende tiltak med hensyn til naturområdene. Grovt overslag viser en mulig besparelse på mellom 0,7 og 1,7 mrd. kr. Redusert fart vil gi økt reisetid og redusert trafikkantnytte. Det er knyttet stor usikkerhet i vurderingene, ettersom alternative løsninger ikke er prosjektert og masseberegnet til dette oppdraget

Det vil bli gjort en grundigere vurdering som en del av arbeidet med den statlige reguleringsplanen. Blant annet vil effekter av ev. standardsprang på trafiksikkerhet bli vurdert.

Forventet trafikk (ÅDT) 20 år etter åpning eller i 2050 er 13 000 hvorav 11% er tungbiltrafikk. Det er viktig å påpeke at det i trafikkprognosene ikke forutsatt noen utvikling på Tysnes. Der ligger det inne en befolkningsnedgang i prognosene, men dersom prosjektet bygges er det nok heller sannsynlig at det blir en befolkningsoppgang. Det vil da også kunne føre til en ytterligere vekst i trafikken mot Bergen og Stord. Videre kan det være at fylket vil vurdere å endre på ferjestrukturen til Austevoll med ny kortere ferjestrekning. Dette kan gi en ytterligere økning i ÅDT på 1000 –1500.

Planstatus: Statlig reguleringsplan er under arbeid



1 Strekningen slik den ble vedtatt i kommunedelplan (2019). Aktuelle strekninger for 2-/3-feltsveg er markert i kartet

E18 Retvet – Vinterbro

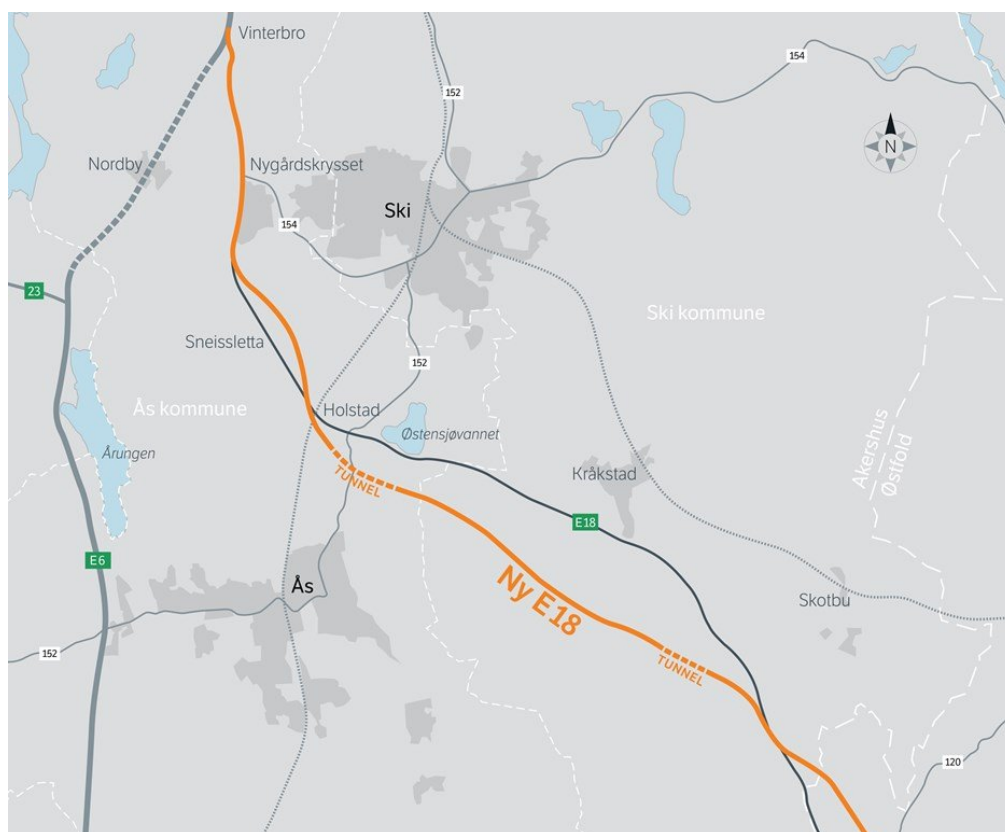
Det vurderes å gjøre endringer innenfor vedtatt reguleringsplan.

Prosjektet er den siste av i alt ni delstrekninger mellom Vinterbro og Ørje. Målsetting med prosjektet er et effektivt veitransportsystem fra svenskegrensen til Oslo sentrum, økt trafiksikkerhet og framkommelighet samt redusert konflikt med lokaltrafikk. Prosjektet omfatter 16 km firefelts motorvei, omlegging av lokalveier og gang- og sykkeløsninger samt avbøtende tiltak med hensyn til miljø og dyrket jord.

Det vurderes nå å redusere utbyggingen av Vinterbrokrysset, samt endre E18 til smal 4-felt standarden på tilstøtende parseller der skiltet hastighet er 100 km/t. Det vurderes i tillegg å søke fravik om å redusere tunneltverrsnittet til T9,5 da trafikken på denne delen av prosjektet er beregnet til 15.300 noe som i seg selv gir fartsgrense 100 km/t Dette vil gi noe redusert kostnader, arealbeslag og klimagassutslipp. Planlagt hastighet er 80 km/t, ev. 100 km/t og 110 km/t.

Planstatus: Reguleringsplanen er vedtatt.

Forventet trafikk (ÅDT) 20 år etter åpning eller i 2050 er 24 000 hvorav 11 % er tungbiltrafikk.



E39 Ålesund–Molde (Møreaksen)

Det anbefales ikke å endre på delstrekninger i reguleringsplanfasen. Delstrekninger i kommunedelplanfase tar ev. endringer i normalen inn som en del av sitt planarbeid.

Prosjektet knytter sammen de største bo- og arbeidsmarkedsregionene i Møre og Romsdal. Det er om lag 70 km mellom Ålesund og Molde. Veien går gjennom tettsteder og over

Ørskogfjellet, som skaper utfordringer med framkommelighet vinterstid. Prosjektet vil bidra til å 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 sammen med planlagt fylkesvei til Aukra gi fastlandsforbindelse til flere øysamfunn i regionen.

Strekningen E39 mellom Ålesund og Molde ble det i NTP 2018–2029 lagt til grunn 4-feltsveg med fartsgrense 110 km/t. Statens vegvesen har i ettertid valgt standard med 2/3-feltsvei med 90 km/t på de midtre delstrekninger. Det reguleres for et framtidig tunneløp nummer to. Strekninga Breivika–Digernes får dimensjonerende trafikk ca. 18.000 ÅDT. Vegdirektoratet har gitt fravik for 19m bred vei langs dagens trasé her med hastighet 90km/t ev. 100 km/t. Det er planlagt 4-felt på fjordkryssingene pga. behov for en viss bredde på brua for å få den stiv nok samt krav i tunnelsikkerhetsforskriften om rømningsvei ga to løp pga. den undersjøiske tunnelens lengde.

Planlagt fartsgrense er ikke endelig avklart 80 km/t, 90 km/t, 100 km/t og 110 km/t

Planstatus: Reguleringsplanen er under arbeid på strekningen Julbøen– Molde og kommunedelplan er under arbeid på strekningen Breivika – Vik. Øvrige strekninger har vedtatt reguleringsplan.

Forventet trafikk (ÅDT) 20 år etter åpning eller i 2050 er 6700 – 18000 hvorav 15 % er tungbiltrafikk.



E134 Dagslett – E18

Planendringer pga. ev. normalendringer anbefales ikke.

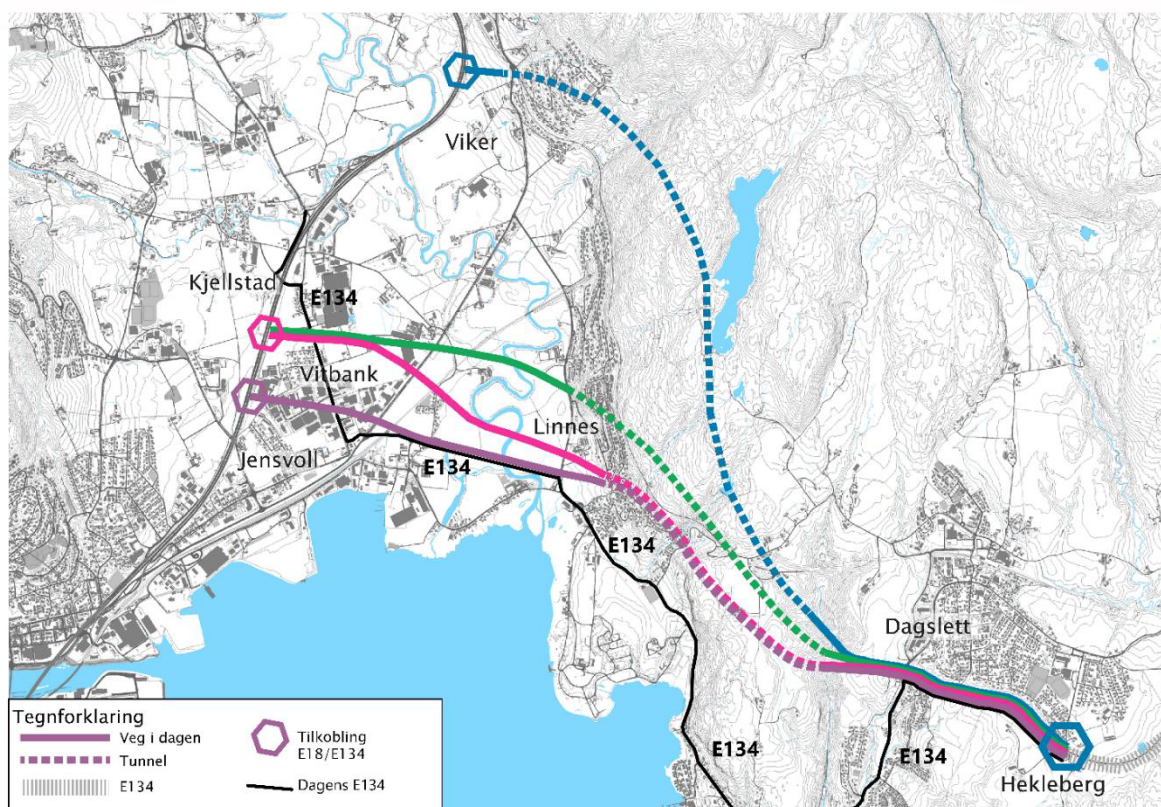
E134 Dagslett–E18 er en viktig innfartsåre til Drammensregionen. Prosjektet vil, sammen med nytt løp i Oslofjordtunnelen, bidra til at østre del av E134 blir en bedre omkjøringsvei sør for Oslo, en del av en ytre ring rundt Oslo og dermed en alternativ transportkorridor for tungtrafikken. Veien er ulykkesbelastet og tilfredsstillende ikke dagens krav. Det er store framkommelighetsproblemer og negative miljø- og barrierevirkninger.

Det utredes flere alternativer med smal 4-felt på strekningen Dagslett –E18. Trafikken for Vikers- alternativet er beregnet langt over krav til 4-felts veg i N100 Veg- og gateutforming. Korridoren går fra Vikers i Lier kommune til Hekleberg bru i Asker kommune. Tunnelen på E134 bygges med to løp gjennom Sørumsåsen til Dagslett. Tunnellengden er ca. 4,3 km.

Planlagt fartsgrense er 90 km/t.

Planstatus: Kommunedelplan er under arbeid.

Forventet trafikk (ÅDT) 20 år etter åpning eller i 2050 er 31 700 hvorav 11% er tungbiltrafikk.



Rv. 22 Glommakryssing

Planendringer pga. ev. normalendringer anbefales ikke.

Målet med prosjektet er å bidra til bedre framkommelighet for kollektiv- og næringstrafikk langs rv. 22 over Glomma og inn mot Lillestrøm. Rv. 22 er en viktig regional transportåre nordøst for Oslo og betjener både lokal- og fjerntrafikk. Prosjektet vil gi økt trafiksikkerhet, færre ulykker, reduserte miljøulempere og redusert reisetid i rushtider.

Prosjektet er en videreføring av smal firefelts (20 meter bredde) vei fra Lillestrøm til Garderkrysset, som ble åpnet i 2015, over Glomma og fram til Kringenkrysset. Det skal tilrettelegges for god tettstedsutvikling og grunnlaget for kollektivtrafikk, sykkel og gange skal styrkes. Prosjektet avsluttes i en eksisterende rundkjøring mellom rv22 og fv172 ved Kringen, det er gitt tillatelse til dette gjennom tidligere fraviksbehandling. Det er også gitt godkjenning av fravik for avstand mellom kryss som her er mindre enn 1 km.

Planlagt fartsgrense er 80 km/t.

Planstatus: Reguleringsplanene er under arbeid.

Forventet trafikk (ÅDT) 20 år etter åpning eller i 2050 er 27 000 hvorav 10 % er tungbiltrafikk.



E39 Ålgård – Hove

Planendringer pga. ev. normalendringer kan vurderes i den søndre delen, men anbefales ikke.

Målet med prosjektet er god framkommelighet og høy trafiksikkerhet. Osli-Hove er første byggetrinn av E39 Ålgård-Hove, og er en fortsettelse av utvidelsen til fire felt fra strekningen Sandve-Hove som ble åpnet i 2017. Traseen skal så langt som mulig ivareta natur-, miljø-, kulturminne- og landbruks- og jordverninteressene i området.

Standarden er tilpasset 4-felt på tilstøtende vegnett. Bare delstrekning Ålgård –Figgjo aktuell for revurdering av vegstandard. Prosjektet består av 3300 m er tunnel og ca. 600 m veg i dagen frem til Bollestadkrysset. 2/3-felts veg ikke aktuelt i tunnelen, og overgang fra doble tunneler til 2/3-felts veg i dagsonen på 600 m fra tunnel til Bollestadkrysset vil trafikksikkerhetsmessig være lite tilfredsstillende samt være helt avhengig av standarden videre sørover (som er NVAS sin strekning) vil være 2/3-felts veg. Smal 4-felt vil ikke gi besparelser.

Planlagt fartsgrense er 100 og 110 km/t

Planstatus: Reguleringsplanene er vedtatt

Forventet trafikk (ÅDT) 20 år etter åpning eller i 2050 er 13 500 – 33 500 hvorav 12 % er tungbiltrafikk.



E8 Flyplasstunnelen Tromsø

Planendringer pga. ev. normalendringer anbefales ikke

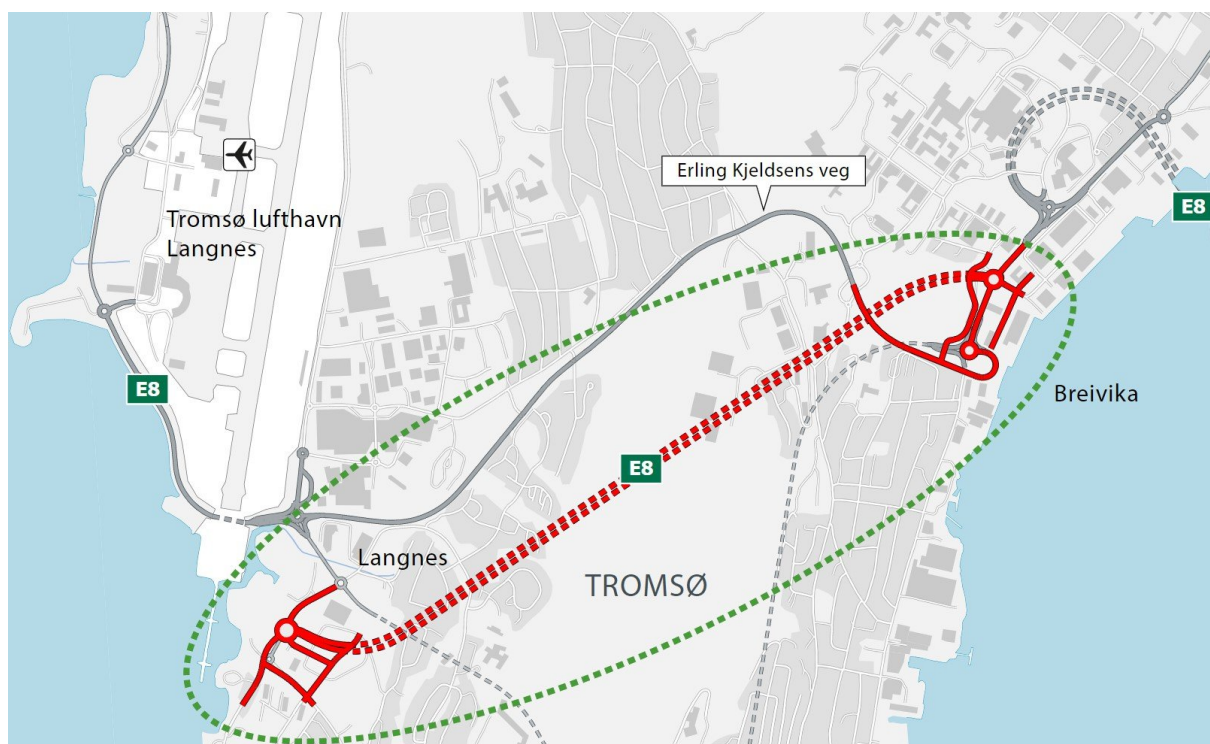
Prosjektet er tidligere omtalt som rv. 862 Tverrforbindelsen i Tromsø. Det omfatter bygging av en tunnel mellom Breivika og Langnes i Tromsø, inkludert veier mellom tunnelen og tilstøtende kryss. Prosjektet vil erstatte dagens vei som har dårlig framkommelighet. Særlig vanskelig er det vinterstid grunnet sterk stigning på strekningen. Prosjektet gir bedre bomiljø og er forutsatt å inngå i porteføljen for Bypakke Tenk Tromsø. Forlengelsen mot flyplassen vurderes lagt til prosjektet.

Viktig byprosjekt som skal bidra til å overføre trafikk fra lokalvegnett til riksveg. Viktigste kriteriet for valg av standard er hensynet til tunnelsikkerhetsforskriften. Gitt trafikk på 12 000 må en bygge parallell rømningstunnel. Muligheten for å bygge ett-løps tunnel med to kjørefelt ble vurdert i verdianalyser gjennomført for dette prosjektet. Det ble da konkludert med at det må bygges rømningstunnel og det ble anbefalt å beholde to løp. Forskjellen mellom å bygge rømningstunnel og et trafikkert andre løp er relativt liten. Tromsø kommune vurderer å stenge sine tunneler for tungtrafikk på grunnnet manglende sikkerhetstiltak. Dette er ikke hensyntatt i trafikkberegningene.

Planlagt fartsgrense er 70 km/t og 50 km/t i kryssområdene i begge ender.

Planstatus: Reguleringsplan under arbeid.

Forventet trafikk (ÅDT) 20 år etter åpning eller i 2050 er 12 000 hvorav 9 % er tungbiltrafikk.



E36 Skjelsvik–Skyggestein

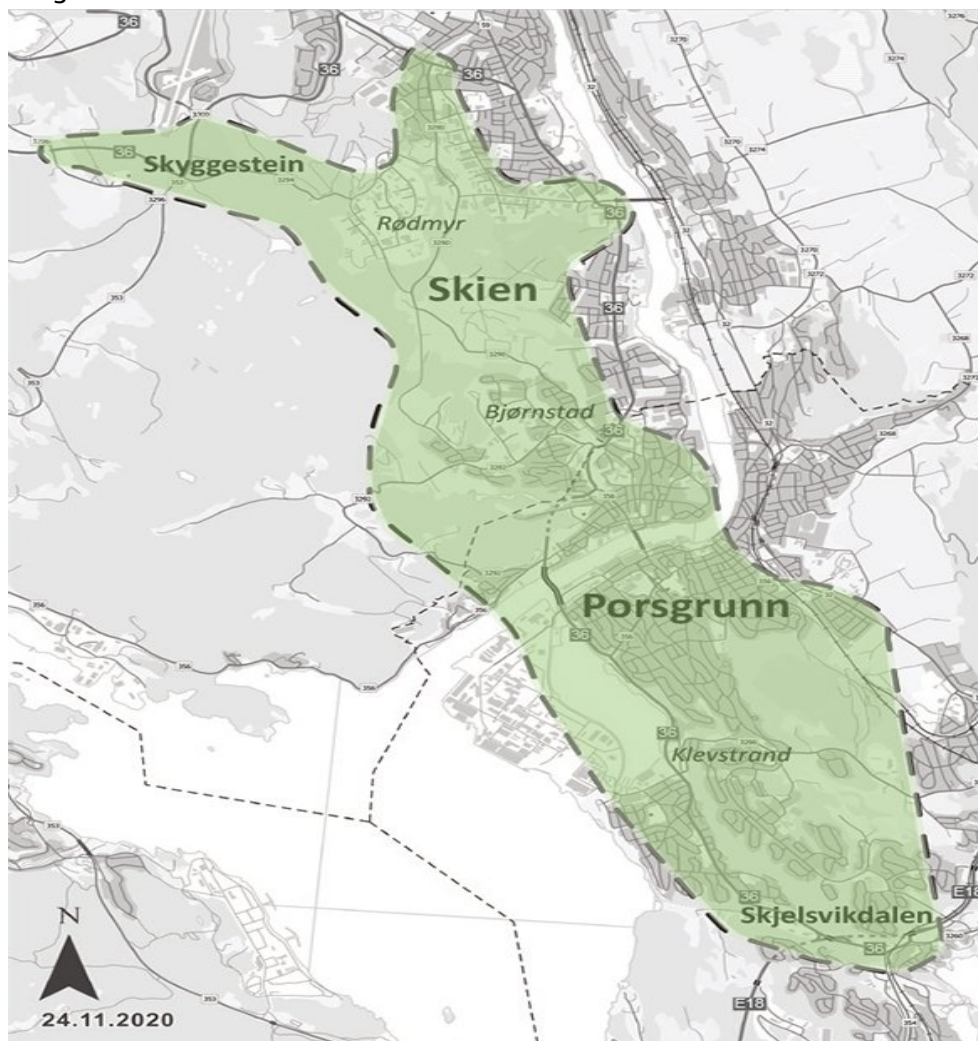
Ev. normalendringer tas inn i grunnlaget for kommunedelplanarbeidet.

Dagens vei går gjennom et byområde med blandet trafikk og mange rundkjøringer og avkjørsler. Det ligger på 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 E134. Veien vil avlaste lokalveiene i Skien og Porsgrunn for gjennomgangstrafikk.

Det utredes smal 4-felt med hastighet 90 km/t, i tillegg utredes det flere ulike løsninger som vil gi ulik påvirkning på omliggende vegnett. Det vil også bli utredet kapasitetssterk gate (4-felt) med hastighet 60 km/t, samt bruk av dagens veg på deler av strekningen. Det er viktig å ha valgmuligheter når riksvei –prosjekter går gjennom/tangerer by.

Planstatus: Kommunedelplan er under arbeid.

Forventet trafikk (ÅDT) 20 år etter åpning eller i 2050 er 22 000 – 29 000 hvorav 14 % er tungbiltrafikk.



Rv. 19 Moss

Ev. normalendringer tas inn som en del av grunnlaget for kommunedelplanarbeidet.

Prosjektet skal primært bidra til god framkommelighet og forutsigbar reisetid for gjennomgangs- og næringstrafikken gjennom Moss og tilrettelegge for god byutvikling og miljøvennlige transportformer.

Prosjektet er et byprosjekt hvor deler av lokaltrafikken kan overføres til riksveg der trafikkmengden tilsier 4-felt. I arbeidet med kommunedelplan med konsekvensutredning vil

det utvikles trafikkmodeller frem til 2050, som vil konkret si noe om dimensjoneringsbehovet, avhengig av korridorvalg. Løsningsvalget/kryssplasseringer vil ha mye å si for potensialet til de forskjellige korridorer. Det er deler av strekningen som viser høy trafikkmengde, resterende kan være aktuell for smal 4-felt eller 2-felt dersom innslagspunktet for 4-feltsveg øker. Det foreligger godkjent KVV-estimat for korridor 4 med trafikkmengde 15100–26300.

Planlagt fartsgrense: Sannsynligvis 60–90 km/t avhengig av løsning.

Planstatus: Kommunedelplan er under arbeid.

Forventet trafikk (ÅDT) 20 år etter åpning eller i 2050 er 13 900– 35 400 hvorav 10 % er tungbiltrafikk.



E39 Vågsbotn – Klauvaneset

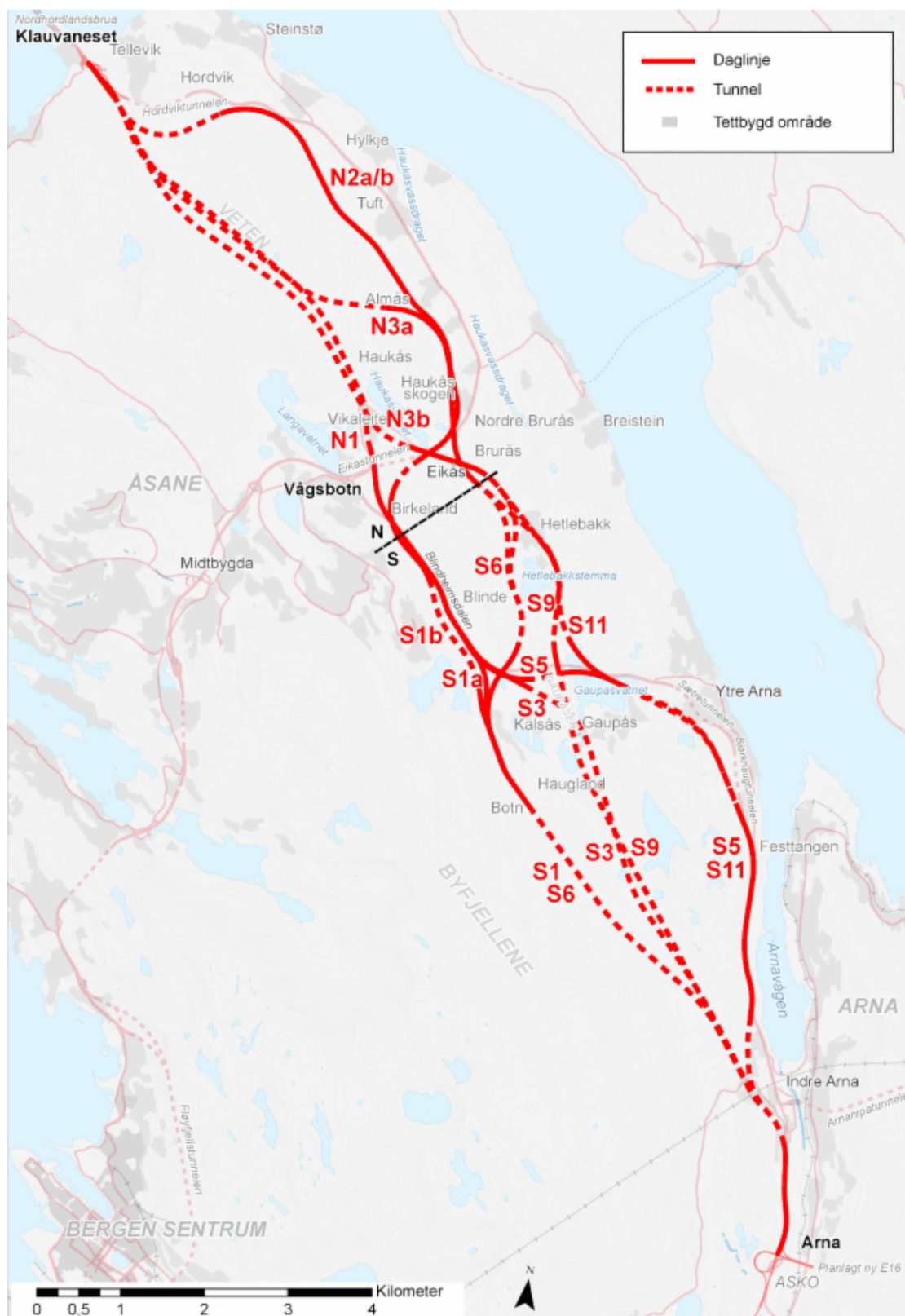
Planendringer pga ev. normalendringer anbefales ikke

Målsetting for prosjektet E39 Vågsbotn-Klauvaneset er å knytte Bergen og Nordhordland bedre sammen og være effektiv, sikker og forutsigbar transportforbindelse i riksvegnettet i regionen. Prosjektet inngår som del av Ferjefri E39 og som en del av framtidig Ringveg øst i Bergen. I fraviksbehandlingen er det avklart at det skal dimensjoneres for gjennomgående fart på 100 km/t. En reduksjon av fartsgrense til 90 km/t vil i dette prosjektet ikke gi noen kostnadsgevinst av betydning:

Planlagt fartsgrense er 100 km/t.

Planstatus: Kommunedelplan er under arbeid på strekningen E39 Arna– Vågsbotn – Klauvaneset

Forventet trafikk (ÅDT) 20 år etter åpning eller i 2050 er 27 000 hvorav 14% er tungbiltrafikk.



Korridor	Fylke	Prosjekt	Planfase	Forventet ÅDT 20 år etter åpning eller i 2050 (*)	Vurdering	Fartsgrense
3	Viken	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	Reg.plan vedtatt	21 000	Krav om to-løpstunnel i henhold til EU-krav. Prosjektet består av 3 tunneler, der den ene er den mer enn 7 km lange Oslofjordtunnelen.	60, 70 og 90 km/t
5	Viken, Vestfold og Telemark	E134 Saggrenda-Elgsjø	Reg.plan vedtatt	10 300*	Totalt 15 km, hvorav 12 km smal 4-felt og resten 2/3-felt. ÅDT-beregningen (20 år etter antatt åpning i 2026) tar ikke høyde for utbedring andre steder på E134. Ifm. reguleringsplanarbeidet ble det vurdert som sannsynlig at ÅDT kan overstige 12.000. Smal 4-felt med 110 km/t ble derfor ansett som en robust løsning med stor trafikanntytte. Nå vurderes 2/3-felt med 90 km/t.	110 km/t eller 90 km/t
5	Vestland	Vossebanen og E16 Arna-Stanghelle (fellesprosjekt ban eog veg)	Reg.plan vedtatt	11 000 (*)	Ny E16 er planlagt som et fellesprosjekt med jernbanen (Bane NOR). Det er gjennomført en omfattende fraviksprosess med Vegdirektoratet for å fastsette standard og "skreddersøm"-løsninger for E16. Dette er et tunnelprosjekt med tre lange tunnelstrekninger (a 9-10 km) med korte (200m) dagsoner mellom tunnelene.	90/80 km/t
4	Vestland	E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)	Regulering pågår	13 000 (*)	E39 Ådland-Svegatjørn (55 km) har stor andel tunnel og bru. Bro over Bjørnafjorden har behov for brubredde som rommer 4-felt av konstruksjonshensyn. Tunnelene i prosjektet er med ett unntak over 500 m lange og er dermed underlagt tunnelsikkerhetsforskriftens krav som gir rømningsveg/rømningsstunnel ved ÅDT over 8000, og det legges opp til to løp. Det er fire strekninger mellom tunneler og broer som kan vurderes for eventuell reduksjon til H2-standard (2/3-felt). Inkludert overgangstrekninger på ca. 400 meter utgjør dette ca. 20 km. av prosjektet som er 55 km langt.	110 km/t
2	Viken	E18 Retvedt - Vinterbro	Reg.plan vedtatt	24 000	4-feltsveg på tilstøtende vegnett i begge ender. 4-felt er nødvendig for å oppnå effektmålene om redusert reisetid og økt trafiksikkerhet. Redusert dimensjonerende fart 100 km/t som på tilstøtende veg vurderes	80, (100?) og 110 km/t
4	Møre og Romsdal	E39 Ålesund-Molde	Delt opp i flere planer, variere fra vedatt reguleringsplan til arbeid med kommunedelplan	6 700 - 18 100(*)	Strekningen er på total 52 km. 20 km planlegges som 4-felt og 32 km som 2/3-felt. Det er planlagt 4 felt på fjordkryssingene pga. behov for en viss bredde på brua for å få den stiv nok og krav i tunnelsikkerhetsforskriften om rømningsveg ga to løp pga den undersjøiske tunnelens lengde.	90, 100 og 110 km/t- ikke endelig avklart
3	Viken	E134 Dagslett-E18	Kommunedelplan pågår	31 700 (*)	Dette er ÅDT for Vikar-alternativet. Det utredes flere alternativer.	90 km/t
1	Viken	Rv. 22 Glommakryssing	Reg.plan pågår	27 000	Forlenger eksisterende 4-feltsveg i Lillestrøm østover. Bredde 20 meter	80 km/t
3	Rogaland	E39 Ålgård-Hove	Reg.plan vedtatt	17 000 NB: ÅDT variere sterkt med delstrekning, 13 500-33 500 ÅDT	Byprosjekt. 4-felt er foreløpig aktuelt på tilstøtende vegnett i begge ender. Revurdering av vegstandard for ev. 2/3-feltsveger for Ålgård - Figgjo er aktuelt, men foreløpig ikke anbefalt	100 km/t og 110 km/t og ev 90 Km/t
8	Troms og Finnmark	E8 Flyplasstunnelen	Reg.plan vedtatt	12 000 (*)	På innslagspunktet til 4-felt i dag. Krav om rømningsveg i ht tunnelsikkerhetsforskriften slår inn ved ÅDT 8000. I praksis betyr dette rømningsstunnel som foreslå bygget som ordinær vegtunnel. Byprosjekt som skal bidra til å overføre trafikk fra lokalvegnett til riksveg.	70 km/t. 50 km/t i kryssområdene i begge ender.
5	Vestfold og Telemark	Rv. 36 Skjelsvik-Skyggestein	Kommunedelplan pågår	22 000-29 000 (*)	Byprosjekt som skal bidra til å overføre trafikk fra lokalvegnett til riksveg. 4-felt.	90 km/t - lavere fart utredes
3	Viken	Rv. 19 Moss	Kommunedelplan pågår	13 900-35 400	Dagens trafikkmengde og normal tilsier 4-felt. I arbeidet med KDP/KU vil det utvikles trafikkmønstre frem til 2050, som vil konkret si noe om dimensjoneringsbehovet, avhengig av korridorvalg. Det er bare deler av strekningen som viser høy trafikkmengde, resterende kan være aktuell for smal 4-felt eller 2/3-felt hvis normalen endres.	Sannsynligvis 60-90 km/t avhengig av løsningsvalg. Vil bli fastsatt i KDP arbeid 2022-23.
4	Vestland	E39 Vågsbotn- Klauvaneset	Kommunedelplan pågår	27 000	Hoveddelen av prosjektet er en 5,3 km lang tunnel. Noe annet en to tunneltuber og 4-felts veg er ikke aktuelt utfra trafikkmengden. Vegdirektoratet har gjennom fraviksbehandling fastlagt at Ringveg øst inklusiv denne strekningen nord for Vågsbotn skal dimensjoneres for 100 km/t som firefelts veg.	100 km/t