



# Nasjonal transportplan 2022-2033

Tilleggsoppdrag til oppdrag 9: Samfunnssikkerhet



1	INNLEDNING	2
2	SAMMENDRAG	3
3	AVGRENSNINGER	4
3.1	Bruk av 3R-metoden	4
3.2	Samfunnsviktige funksjoner	4
4	KORRIDORVIS VURDERING	5
4.1	Korridor 1: Oslo – Svinesund/Kornsjø	5
4.2	Korridor 2: Oslo – Ørje/Magnor	7
4.3	Korridor 3: Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger	9
4.4	Korridor 4: Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim	11
4.5	Korridor 5: Oslo – Bergen / Sogn/ Florø	13
4.6	Korridor 6: Oslo – Trondheim / Måløy / Ålesund / Kristiansund	15
4.7	Korridor 7: Trondheim – Bodø / Sverige	18
4.8	Korridor 8: Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes / Lofoten / Sverige/ Finland / Russland	20

## 1 Innledning

Dette dokumentet beskriver samfunnssikkerhetsmessige utfordringer i de åtte transportkorridorene. Beskrivelsene er gjort med utgangspunkt 3R-metoden og basert på omtalen av transportkorridorene i Nasjonal transportplan Oppdrag 3. Her omtales blant annet korridorenes rolle i det nasjonale transportsystemet, samt dagens utfordringer og den forventede transportutviklingen i korridorene. Det er i all hovedsak kun veginfrastrukturen som er vurdert, andre transportformer (luft, sjø, bane) er ikke vurdert, men det er pekt på overganger mellom veg og de andre transportformene der det er vurdert som viktig.

## 2 Sammendrag

Det er et tydelig skille mellom Sør-Norge og Nord-Norge nord for Trondheim når det gjelder utfordringer for samfunnssikkerheten i transportkorridorene. I Sør-Norge er det to akser sør-nord, Kristiansand/Svinesund-Oslo-Trondheim (E18/E6) og Kristiansand-Bergen-Ålesund-Trondheim (E39), samt en rekke tversgående akser mellom disse. Selv om enkelte av korridorene til dels har betydelige utfordringer vedrørende robusthet, sørger forbindelsene mellom korridorene likevel for at det er tilstrekkelig redundans. I Nord-Norge finnes det kun én akse Trondheim-Kirkenes (E6), der det over store deler av strekningen/aksen ikke finnes redundans. I et nasjonalt perspektiv vil opprettholdelse av korridorene nord for Trondheim derfor være langt viktigere enn korridorene i Sør-Norge.

De svakeste punktene nasjonalt sett er:

- Korridor 1: E6 Oslo-Svinesund
  - Mangler omkjøring for modulvogntog på rv. 22, er innfallsport for mottak av allierte styrker som skal videre nordover
- Korridor 2: Rv- 25 Leiret tunnel, Elverum
  - Lavtliggende tunnel, flomutsatt, krysningspunkt Rv2xRv3xRv25
- Korridor 3: E18/E39 Kristiansand sentrum
  - Kapasitetsutfordringer, dessuten vil brudd i vegnett påvirke en rekke andre samfunnsviktige funksjoner som bane, havn og sykehus
- Korridor 4: Rv. 555 Sotra bru
  - Viktig for tilkomst til samfunnsviktige funksjoner som olje-/gassterminaler ved Øygarden (Sture/Mongstad)
- Korridor 5: E134 Haukelifjell
  - Viktigste øst-vest forbindelse ved siden av rv.7 Hardangervidda og rv. 52 Hemsedal, høyfjellsstrekning med ikke-oppgraderte tunneler
- Korridor 6: E6 Stavå bru ved Berkåk
  - Svakeste ledd i aksene Oslo-Trondheim, også viktig for Forsvaret
- Korridor 7: E6 Saltfjellet
  - Viktig for opprettholdelse av aksene sør-nord
- Korridor 8 E6 Fauske-Mørsvik
  - Skredutsatt strekning og trange ikke-oppgraderte tunnel skaper problemer for særlig for tungtrafikken.

## 3 Avgrensninger

### 3.1 Bruk av 3R-metoden

Transportkorridorene er vurdert med utgangspunkt i 3R-metoden. I metoden gjøres det en kvalitativ vurdering av korridorens utfordringer og pålitelighet med tanke på henholdsvis robusthet, redundans og restitusjon.

Robusthet handler om veginfrastrukturens fysiske tåleevne. Redundans handler om hvilke omkjøringsmuligheter som eksisterer. Restitusjon handler om hvor raskt det er mulig å gjenopprette infrastrukturen til opprinnelig eller redusert ytelse/kapasitet ved et lengre/varig brudd i forbindelsen.

Robusthet er vurdert ut fra a) hvor utsatt vegen er for brudd, f.eks. pga. naturfare eller andre fysiske påkjenninger, og b) hvorvidt det finnes svakheter ved selve infrastrukturen, f.eks. manglende bæreevne eller utilfredsstillende standard.

Redundans er vurdert ut fra omkjøringsmuligheter, hovedsakelig med utgangspunkt i bruksklasse på stengingslenke kontra omkjøringsrute, men også omkjøringsrutens robusthet.

Restitusjon er i utgangspunktet kun vurdert der det ikke finnes redundans. Restitusjon er ikke omtalt som egen parameter, men inngår i vurderingene av robusthet og/eller redundans.

I kapittel 4 er det gitt vurderinger av robusthet, redundans og restitusjon for hver enkelt korridor.

### 3.2 Samfunnsviktige funksjoner

Et utvalg samfunnsviktige funksjoner er kartlagt i alle transportkorridorene. Utgangspunkt for utvalget har vært DSBs rapport om *Samfunnets kritiske funksjoner (2016)* og oversikten som er presentert i SVVs veiledning i *ROS-analyser i vegplanlegging (2020)*. Det er ikke gjort en inngående vurdering av transportbehovet til den enkelte funksjon, men gjort en overordnet vurdering basert på geografisk plassering og antatt viktighet. Funksjonene som er vurdert er:

- Forsvaret
  - Militære anlegg/installasjoner av strategisk betydning
- Sykehus
  - Regionsykehus, store akuttsykehus
- Transportknutepunkt
  - Der flere transportsystemet møtes
- Havner/havnerterminaler
  - Viktige havner for inn-/utskiping (Ro/Ro), særlig havner for mottak av allierte styrker
- Flyplasser
  - Stamflyplasser

Grunnen til at disse er vurdert og benyttet som grunnlag for besvarelse av oppdraget er deres rolle i et samfunnssikkerhetsperspektiv. De utvalgte funksjonene har en viktig rolle i opprettholdelse av landets suverenitet og ivaretagelse av innbyggernes liv og helse. Et pålitelig transportsystem skal sikre Forsvarets behov, samt bidra til at andre aktører opprettholder sin beredskap. Aktører som brann- og redning og politi vil også ha et behov for pålitelige transportsystemer, men deres oppgaver er ikke geografisk låst eller krever stedlig infrastruktur. Dette gjelder også andre forsterkningsaktører innenfor samfunnssikkerhet (eks. Sivilforsvar).

I kapittel 4 er det gitt korridorvise vurderinger av disse funksjonene for hver korridor.

## 4 Korridorvis vurdering

### 4.1 Korridor 1:

#### Oslo – Svinesund/Kornsjø

#### 4.1.1 Korridorens viktigste funksjon

Korridor 1 strekker seg fra Oslo mot riksgrensen og fortsetter mot Gøteborg. Korridoren er kort, svært befolkningstett og preget av stort trafikkvolum. Korridoren er videre den viktigste landbaserte hovedåren mellom Norge og Europa for både person- og godstransport. Samtlige transportformer er representert i korridoren, men hovedtyngden av persontrafikk gjennomføres med bilreiser. En stor andel gods inn og ut av landet har start- eller stoppested i Oslo eller Viken og nær halvparten av alt det landtransporterte godset til og fra Norge fraktes på veg i korridoren over Svinesund. I Oslo er vegnettet et sentralt bindeledd for andre transportformer, og vil i de fleste tilfeller være minst ett av flere ledd i en transportkjede hvor jernbane, fly eller sjøtransport inngår.

#### 4.1.2 Samfunnsviktige funksjoner i korridoren

Korridoren har betydning for disse samfunnsviktige funksjonene:

- Forsvaret: Flere av Forsvarets funksjoner er plassert langs korridoren, blant annet i Oslo, Rygge flyplass og ved Kjeller i Akershus.
  - Forsvarsdepartementet, Forsvarsstaben og Hans Majestet Kongens Garde er plassert i hovedstaden.
  - Rygge flyplass er hjem til flere av Forsvarets grener, blant annet holder 339 skvadronen, Cyberforsvaret, Heimevernsdistrikt 01 og Luftforsvarets ledelse til her.
  - Kjeller i Lillestrøm kommune ligger Forsvarets logistikkorganisasjon og Forsvarets laboratorietjenester.
- Sykehus: Fire regionsykehus og tre store akuttsykehus i korridoren er i Oslo, og et stort akuttsykehus i Østfold
  - Regionsykehus: Oslo (4)
  - Store akuttsykehus Oslo (3), Kalnes
- Transportknutepunkt: Det er i korridoren fire transportknutepunkter der flere transportsystemer og –former møtes, og der vegen er et viktig bindeledd mellom transportsystemene.
  - Fredrikstad (veg, jernbane og havn)
  - Moss (veg, jernbane, flyplass og havn)
  - Oslo (veg E6xE18, jernbane og havn)
  - Lillestrøm (veg E6xRv22 og jernbane)
- Havner: Korridoren ligger tett på Oslofjorden og har flere havner.
  - Stamnetthavner: Fredrikstad, Moss, Oslo
- Flyplasser: Korridoren har tilknytning til flere flyplasser
  - Hovedflyplass: Oslo Gardermoen (sivil/militær).
  - Andre flyplasser: Lillestrøm Kjeller (militær), Moss Rygge (militær)

#### 4.1.3 Robusthet i korridoren

Transportsystemet for vegtransport i korridoren er godt utbygd sammenliknet med andre korridorer. Hovedstrekningen på E6 mellom Svinesund og Oslo er 4-felts motorveg og har generelt en god standard, men opplever betydelige kapasitetsutfordringer i rushtiden. Flere ramper i sentrale kryss har i dag ikke kapasitet til å håndtere rushtidsutfordringene, noe som skaper trafikkfarlige situasjoner. Videre har stengte tunneler på vegstrekningen resultert i store trafikale utfordringer på E6, som igjen gir utfordringer for lokalmiljøet rundt riksvegstrekningen i form av økt trykk fra

trafikken. Deler av vegstrekningen på Rv. 22 ligger under marin grense og strekningen preges i hovedsak av dårlig standard, dårlig bæreevne og smale vegskuldre. I fremtiden vil episoder med kraftig nedbør øke vesentlig, både i intensitet og hyppighet, og dermed også fare for erosjon. Strekningen inneholder også flere punkter med tidvis høyt løsnemråde for kvikkleire. Rv. 21 ved Halden har høy årsgjennsnitttrafikk, opplever store fremkommelighetsproblemer i rushtid og har manglende kapasitet ved stor trafikkpågang. Strekningen er også ulykkesbelastet. Det er estimert et vedlikeholdsetterslep på riksveggruten på 1 til 1,5 milliarder kroner. Det store vedlikeholdsetterslepet kan videre få konsekvenser for bruer i korridoren i form av kjøretøyrestriksjoner for tyngre kjøretøy.

Korridoren har en stor nasjonal betydning, der over halvparten av den landbaserte transporten gjennomføres i denne korridoren. Det er høy befolkningstetthet i området, og ifølge SSB ligger det fem bysentra med inntil eller over 50.000 innbyggere, ett tall som trolig vil øke i fremtiden. Videre ligger det flere samfunnsviktige funksjoner innenfor korridorens influensområde, blant annet Norges største sykehus, flere av Forsvarets grener og transportknutepunkter med tilknytning til flyplasser og jernbane.

#### 4.1.4 Redundans i korridoren

Korridoren preges av høy andel tungtransport og kun en strekning har en standard som tilfredsstillende kravene i vegnormalen. Det er lav redundans når det gjelder omkjøringsmuligheter for vegtransport utover vegstrekningen E6 Oslo-Svinesund. Ved planlagte eller ikke planlagte hendelser på denne strekningen er det ingen omkjøringsmuligheter som tilfredsstillende kravene til tungtransport i vegnormalene, eksempelvis Rv. 22 fra Årum til Lillestrøm. Mangelen på alternative ruter skaper også utfordringer for tungtransport som ikke har Oslo som målpunkt, men som likevel må innom hovedstaden for å komme seg videre nord- og vestover. I nasjonal betydning vil lav redundans få konsekvenser for leveranse av varer til sykehus i korridoren, transport til og fra Norges hovedflyplass, Forsvarets transportbehov og skape store trafikale utfordringer for ett av landets mest folkerike regioner.

#### 4.1.5 Konklusjon vurdering

Korridoren har høy grad av robusthet på hovedstrekningen E6 Oslo-Svinesund. Andre vegstrekninger (Rv. 22 Årum-Lillestrøm og Rv. 110 Fredrikstad-Råde) er mindre robuste ut ifra beliggenhet, standard og vedlikeholdsetterslep. Lav grad av redundans og høy restitusjon på enkelte av objektene på hovedstrekningen E6 gjør strekningen til et sårbart punkt for samfunnsviktige funksjoner som sykehus, flyplasser, Forsvarets behov og hovedstadsfunksjonene. Den største utfordring i korridoren er høy andel tungtransport, flere transportknutepunkter avhengig av vegtransport og lav redundans ved hendelser på hovedstrekningen E6 Oslo-Svinesund.

## 4.2 Korridor 2:

### Oslo – Ørje/Magnor

#### 4.2.1 Korridorens viktigste funksjon

Korridor 2 er en viktig tverrforbindelse nord for Oslo, og er etter korridor 1 den viktigste landbaserte utenlandsforbindelsen mot Sverige. Mot nabolandet foregår størstedelen av landbasert persontransport på veg, og vegtransport dominerer i korridoren ved transport av gods. Samtlige transportformer er representert i korridoren, der jernbane og vegnettet møtes ved korridorens mest befolkningstette steder. Vegsystemet i korridoren har videre en funksjon for transport østover, mot Finland, Russland og de baltiske statene. Fra grenseovergangene utgjør ruten Rv. 2/E16 (Magnor/Kløfta) og E16/Rv. 35 (Jessheim/Hokksund) en viktig øst-vestfunksjon og er en tverrforbindelse nord for hovedstaden.

#### 4.2.2 Samfunnsviktige funksjoner i korridoren

Korridoren har betydning for disse samfunnsviktige funksjonene:

- Forsvaret har flere viktige funksjoner plassert langs korridoren, deriblant:
  - Terningmoen ved Elverum der Østerdal Garnison holder hus. Heimvernsstaben, Forsvarets logistikkorganisasjon og Hærens våpenskole er blant de funksjonene Forsvaret har ved Elverum.
  - Sessvollmoen og Gardermoen ved Jessheim. Forsvarets sanitet, Forsvarets logistikkorganisasjon og Regional støttefunksjon Base Vike holder til ved Sessvollmoen. Luftforsvaret, ved 335 skvadronen og 717 skvadronen, holder blant annet til på Gardermoen.
  - Stasjon Ringerike ved Hønefoss er ett av Etterretningstjenestens tjenestesteder.
  - Oslo er også hjem til flere funksjoner som beskrevet i korridor 1, blant annet Forsvarsdepartementet og Forsvarsstaben.
- Sykehus: Fire regionsykehus og fire store akuttisykehus er i korridoren.
  - Regionsykehus: Oslo (4)
  - Store akuttisykehus: Oslo (3), Hønefoss
  - Mindre akuttisykehus: Kongsvinger, Kongsberg
- Transportknutepunkt: Det er i korridoren to trafikkknutepunkter der flere transportsystemer og -former møtes, og der vegen er et viktig bindeledd mellom transportsystemene.
  - Oslo, som nevnt i korridor 1 (veg E6xE18, jernbane og havn)
  - Jessheim (veg E6xE16, jernbane og flyplass)
  - Ellers følger veg- og jernbanesystemet hverandre tett i korridoren
- Havner: Korridoren ligger innenlands, og det er kun Oslo som har havn.
- Flyplasser: Korridoren har tilknytning til Norges hovedflyplass
  - Hovedflyplass: Oslo Gardermoen (sivil/militær)

#### 4.2.3 Robusthet i korridoren

Korridoren har varierende standard, der E18 Ørje-Oslo som må ses som gjennomgående robust med enkelte unntak, og det gjenstår enkelte arbeider for å få en fullgod standard. Strekingen E16/Rv. 35 og Rv. 25/Rv. 2 har et stort utbedringsbehov. Vegstrekingen E16 har videre et stort spenn i vegstandard, samsvarer ikke med funksjonen ruten er tiltenkt å ha og er utsatt for flom på enkelte steder. Fra Skarnes til Gardermoen/Oslo lufthavn går blant annet traseen gjennom områder med middels til høyt løsnemåte for kvikkleire. Strekingen Kongsvinger-Kløfta er imidlertid en del av Nye Veiers portefølje og det er planlagt utvidelse til firefelts veg i ny trasé, og det må antas at strekingen vil bli mer robust som følge av prosjektet. Av korridorens fire grenseoverganger er det



kun tre som er godkjent for modulvogntog. Det er i tillegg risiko for forbindelsen mellom Rv. 25 og Rv. 2/Rv. 3 kan bli brutt, noe som igjen reduserer mulighetene for person- og godstransport inn og ut av landet fra Østerdalen. Rv. 2 mellom Elverum og Kongsvinger er ikke i samsvar med krav i vegnormalene for vegstrekningens bruk og trafikkmengde. Videre følger vegstrekningen tett på Glomma og er stedvis flomutsatt, en hendelse som kan få store konsekvenser. Rv. 35 har få eller manglende omkjøringsalternativer, er ulykkesutsatt og er en flaskehals for tungtrafikk. Det foreligger konsekvensutredninger av Rv. 35 mellom Hokksund og Jevnaker, men foreløpig er disse i planstadiet.

Korridoren har lav befolkningstetthet, med enkelte unntak ved Oslo og Jessheim, men legger til rette for videre ferdsel fra grenseovergang til hovedstaden, nord mot Trondheim og vest mot Stavanger og Bergen. Korridoren knytter videre Østlandet sammen, og spiller en viktig rolle i gods- og persontransport til og fra utlandet. For Forsvaret, og andre samfunnskritiske funksjoner vil korridoren være en viktig avlaster og alternativ transportvei til andre regioner i landet.

#### 4.2.4 Redundans i korridoren

For de samfunnskritiske funksjonene i rutas influensområde er det gode omkjøringsmuligheter via andre korridorer, samt ved enkelte av korridorens egne vegstrekninger. Korridorens svakhet ligger i at den er en av transportkorridorene mot utlandet, og det vil være begrensninger i alternative omkjøringsveger før vegstrekninger møter andre korridorers ruter. Eksempelvis vil denne problemstillingen oppstå på Rv. 25 ved bortfall av tunnelen i Elverum sentrum, da Rv. 2 og Rv. 3 kommer etter tunnelen. For E18 er det omkjøringsmuligheter for persontransport ved Rv. 22, men grunnet vektbegrensninger vil tyngre godstransport ikke ha de samme alternativene ved hendelser før strekningen møter E6. For Rv. 35 er det få omkjøringsmuligheter i strekningen, men gode alternativer gjennom hovedstaden dersom det oppstår hendelser mot Hokksund.

#### 4.2.5 Konklusjon vurdering

Fra de samfunnskritiske funksjonene i korridoren og videre er vegnettet ansett som robust og med gode omkjøringsmuligheter i tilstøtende korridorer. Det er imidlertid begrensninger i omkjøringsmuligheter i enkelte av vegstrekningene, og det gjelder særlig fra grenseovergangene frem til andre vegstrekninger. Stengte vegstrekninger fra grenseovergangene til alternative ruter kan skape utfordringer for leveranse av varer og gods til samfunnskritiske funksjoner som Forsvaret og sykehus. Omkjøringsmulighetene vil da være utenfor landets grenser for de tyngste kjøretøyene, noe som kan resultere i store forsinkelser eller at varer og gods ikke kan transporteres til de kritiske funksjonene.

## 4.3 Korridor 3:

### Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger

#### 4.3.1 Korridorens viktigste funksjon

Korridor 3 er forbindelsen langs kysten mellom Oslo og Stavanger via Kristiansand. Alle transportformene er representert i korridoren, med tilknytninger til en rekke havner, godsterminaler og lufthavner som binder sammen regioner over landegrensene og regiongrenser. Korridoren er del av flere viktige transportåre mellom Norge og Danmark/Kontinentet. Korridoren har også betydelig sjøtransport mellom Europa og hhv. Sør-Østlandet, Agder og Rogaland, herunder stor ferjetrafikk mot utlandet (Stavanger-Hirtshals, Kristiansand-Hirtshals, Langesund-Hirtshals, Larvik-Hirtshals, Sandefjord-Strømstad). Det er også stor ferjetrafikk mellom Østfold og Vestfold (Moss-Horten).

#### 4.3.2 Samfunnsviktige funksjoner i korridoren

Korridoren har betydning for disse samfunnsviktige funksjonene:

- Forsvaret: Forsvarets lokasjoner er hovedsakelig konsentrert til Stavanger/Sandnes (JWC/HV08). Luftforsvarets skolesenter ved Kristiansand lufthavn Kjevik skal flyttes i XX?
  - Stavanger (JWC), Sandnes (HV08), Kjevik (Luftforsvaret)
- Sykehus: Fire regionsykehus og tre store akuttisykehus i korridoren er i Oslo, ellers er det flere store akuttisykehus jevnt fordelt.
  - Regionsykehus Oslo (4)
  - Store akuttisykehus Oslo (3), Stavanger, Kristiansand, Arendal, Skien, Tønsberg, Drammen, Bærum/Sandvika
  - Mindre akuttisykehus: Flekkefjord
- Transportknutepunkt: Det er flere større og mindre transportknutepunkt langs korridoren.
  - Drammen (bane, sjø, veg, E18xE134)
  - Horten (veg, ferje, E18xRv19)
  - Grenland (bane, sjø, veg, E18xRv36)
  - Kristiansand (bane, sjø, veg, luft, E18xE39xRv9)
- Havner: Som følge av mange ferjeforbindelser kontinentet finnes det en rekke ro/ro-havner for inn-/utskiping. Flere av disse er tiltenkt mottak av allierte styrker.
  - Stamnetthavner (uten ferje): Drammen, Tønsberg, Brevik, Egersund
  - Stamnetthavner (med ferje): Larvik, Kristiansand, Sola
  - Andre havner med ferje: Sandefjord, Langesund
- Flyplasser: Det finnes flere flyplasser i korridoren:
  - Stamflughavn: Kristiansand Kjevik, Stavanger Sola (sivil/militær)
  - Annen lufthavn: Sandefjord Torp.
- Næringsvirksomheter som vegen er viktig for
  - Tønsberg Slagentangen (Esso), Sandefjord (Jotun), Grenland (Yara, Norcem m.fl.), Agder (tømmer), Lindesnes (GE Healthcare), Rogaland (kjøtt, grønnsaker), Stavanger (olje/gass og tilknyttet industri)

#### 4.3.3 Robusthet i korridoren

E18 Oslo-Kristiansand må anses som gjennomgående robust. Store deler av strekningen er firefelts motorveg, og videre utbygging av resterende strekninger pågår i regi av Nye Veier. Det er få steder at vegen er særlig utsatt for naturfare. Det er stedvise områder med kvikkleire i Buskerud og Vestfold, som i fremtiden kan være mer utsatte for erosjon pga en økning i kraftig nedbør. Vegen er ikke spesielt flomutsatt. De største utfordringene knytter seg til dagens E39 og vintertid, der Sørlandet og Sør-Vestlandet kan oppleve kraftige snøfall på kort tid. I vestre del av Agder og sør i Rogaland er

dagens veg stedvis utsatt for både flom og skred. E39 Kristiansand-Stavanger er i dag tofelts, men er en del av porteføljen til Nye Veier, og det må antas at det er i løpet av 10-15 år vil være gjennomgående motorveg på hele strekningen Oslo-Stavanger.

Korridoren er viktig som eneste øst-vest forbindelse uten fjellovergang og knytter sammen en rekke samfunnsviktige funksjoner. Korridoren har ingen særskilte utfordringer, men det er flere steder der fysisk ødeleggelse av veginfrastruktur også vil påvirke underliggende eller nærliggende andre transportformer. Særlig uttalt er dette i Kristiansand, men også i Drammen sentrum

#### 4.3.4 Redundans i korridoren

Det er gjennomgående gode omkjøringsmuligheter. E18 er åpnet for modulvogntog, men store deler av omkjøringsrutene (på fylkesveg) er ikke det. Utfordringene er størst i Vest-Agder. Imidlertid vil E134, rv. 9, rv. 13, rv. 36 og rv. 41 i rute 5a og 4c fungerer greit som overordnet avlasting, selv om heller ikke disse er godkjent for modulvogntog.

Redundansen i korridoren må anses som tilfredsstillende. Den største utfordringen, jf. problempunktene nevnt i 4.3.3, er i Kristiansand sentrum, der én gitt hendelse vil kunne blokkere adkomst til både havn, jernbane og sykehus, i tillegg til å stenge for all gjennomgangstrafikk og slik sett også adkomst til lufthavn.

#### 4.3.5 Konklusjon og vurdering

Korridoren har et godt utbygd vegnett på hele E18 Oslo-Kristiansand, og etter hvert også på E39 Kristiansand-Stavanger. Korridoren har derfor få alvorlige samfunnssikkerhetsmessige utfordringer, selv om den stedvis er utsatt. Korridoren er en viktig alternativ øst-vest forbindelse særlig om vinteren ved samtidig stenging av flere fjelloverganger lenger nord. Å bedre forholdene i Kristiansand og Drammen sentrum anses som de viktigste tiltakene for å styrke korridoren som alternativ rute.

## 4.4 Korridor 4:

### Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim

#### 4.4.1 Korridorens viktigste funksjon

Korridoren er kystforbindelse for transport mellom Stavanger og Trondheim, og binder vestlandsbyer sammen. Olje- og gassnæringen, samt annen industri, er svært viktig langs hele korridoren. Mellom byområdene er forbindelsen preget av mange ferjestrekninger og partier med smal, svingete og ujevn vei, med bratte stigninger. Mellom Stavanger og Trondheim er det hele 7 ferjesamband, noen til dels svært værutsatte.

#### 4.4.2 Samfunnsviktige funksjoner i korridoren

Korridoren har betydning for disse samfunnsviktige funksjonene:

- Forsvaret: Forsvaret viktigste lokasjoner er Stavanger/Sandnes, Bergen og Åndalsnes.
  - Stavanger (JWC), Sandnes (HV08), Bergen (Haakonsværn), Åndalsnes (HV11)
- Sykehus: Det er to regionsykehus og syv store akuttsykehus langs korridoren
  - Regionsykehus: Bergen, Trondheim
  - Store akuttsykehus: Stavanger, Haugesund, Bergen (Haraldsplass), Førde, Ålesund, Molde, Orkdal
  - Mindre akuttsykehus: Stord, Odda, Voss, Nordfjord, Volda, Kristiansund
- Trafikknutepunkt: Storbyene langs korridoren er naturlige trafikknutepunkt, særlig der ruta har avgreninger østover.
  - Stavanger (bane, sjø, luft, veg E39xRv13)
  - Haugesund (sjø, luft veg E39xE134)
  - Bergen (bane, sjø, luft, veg E39xE16)
  - Ålesund (sjø, luft, veg E39xE136)
  - Trondheim (bane, sjø, luft, veg E39xE6)
  - Åndalsnes (bane, sjø, veg E136)
  - Haukeli-Jøsendal/Odda-Voss er knutepunkt på indre del av korridoren
- Flyplasser: Det finnes flere store flyplasser i korridoren
  - Stamflughavner (sivil/militær) Stavanger Sola, Bergen Flesland, Trondheim Værnes
  - Andre stamflughavner: Ålesund Vigra, Molde Årø, Kristiansund Kvernberget
- Havner: Korridoren følger kysten og har en rekke havner:
  - Stamnetthavner: Kristiansand (ferje DK), Egersund, Sola (ferje DK), Husøy, Bergen (ferje DK), Måløy, Florø, Vågsøy, Ålesund, Kristiansund
  - Andre havner: Orkdal og Åndalsnes er viktige for mottak av allierte styrker
- Olje/gass: Kårstø, Mongstad, Sture, Nyhamna, Tjeldbergodden

#### 4.4.3 Robusthet i korridoren

Flere strekninger er værutsatte. Sør for Bergen er det hovedsakelig overvann, mens det nord for Bergen er både flom og skred, både stein, men også snøskred, bl.a. Jølster og Nordfjord. Flere av ferjestrekningene er vindutsatte. Det er også flere vindutsatte bruer med langt spenn, særlig nær Bergen. I tillegg kommer flere ikke-oppgraderte tunneler. Det er også tre undersjøiske tunneler med 8% stigning. Påkjenninger fra stormflo, bølger, kraftig nedbør, som fører til erosjon og skred, vil i fremtiden bare øke.

#### 4.4.4 Redundans i korridoren

På overordnet nivå har korridoren tilfredsstillende redundans. Både gjennom rv. 9 og rv. 13 som indre veg parallelt med store deler av E39, men også gjennom en rekke vest-øst-forbindelser til/fra Oslo/Østlandet, selv om de fleste av disse går over delvis værutsatte fjelloverganger. En stengning av

Ørskogfjellet er blant de strekningene som vil skape størst utfordringer for redundansen pga. svært lang omkjøring.

#### 4.4.5 Konklusjon vurdering

Korridor 4 er hovedaksen langs kysten i Norge. De største utfordringene er derfor knyttet til fjordkryssingene, med værutsatte ferjer eller bruer, undersjøiske tunneler med stigning, og fjelloverganger med bratte partier og vinterproblematikk, i tillegg til ikke-oppgraderte tunneler og flom- og skredutsatte strekninger. De forventede klimaendringer vil bidra til en forverring av allerede værutsatte strekninger. Den største befolkningkonsentrasjonen finnes langs aksene Stavanger-Bergen, og her finnes også mange samfunnsviktige funksjoner og viktig næringsliv. I denne aksene finnes også tre fjordkryssinger (to ferjesamband, en undersjøisk tunnel og bruer). Selv om disse ikke er særskilt sårbare, gitt redundansen som finnes, er det likevel et svakt punkt. I et nasjonalt perspektiv synes det aller viktigst å styrke robustheten på rv. 555 mot Sotra og olje-gassvirksomheten i Øygarden (Sture/Mongstad).

## 4.5 Korridor 5:

### Oslo – Bergen / Sogn/ Florø

#### 4.5.1 Korridorens viktigste funksjon

Vegrutene i korridoren omfatter fem alternative vegtraséer øst-vest over fjellet. E16 over Filefjell, rv. 52 over Hemsedalsfjellet, fv. 52 Hol – Aurland, rv. 7 over Hardangervidda og E134 over Haukelifjell.

Korridor 5 omfatter E134 fra Drammen til Haugesund lufthavn, rv. 36 fra Skjelsvik til Seljord, rv. 41 fra Kjevik til Brunkeberg og rv. 13 fra Stavanger til Røldal. E134 er utpekt som en av hovedvegforbindelsene øst-vest i Sør-Norge og er viktig for godstrafikken mellom den sørlige delen av Vestlandet og Østlandet. Flere viktige riks- og fylkesveger har koblinger mot E134. Blant disse er rv. 36, rv. 41 og rv. 13. Korridor 5 omfatter videre rv. 7 fra Hønefoss til Bu og rv. 52 fra Gol til Borlaug.. Det er bestemt at strekningen rv. 7 Hønefoss - Gol og rv. 52 Gol - Borlaug skal være en av hovedrutene for gjennomgangstrafikk og gods mellom Østlandet og Vestlandet. Til sist omfatter korridor 5 E16 fra Sandvika til Bergen og rv. 5 fra Lærdal til Florø.

#### 4.5.2 Samfunnsviktige funksjoner i korridoren

I korridor 5 inngår også Bergensbanen og havnene i Drammen, Grenland, Haugesund, Bergen og Florø. Flyforbindelsene til Bergen og Haugesund fra Oslo Lufthavn og Torp er også en del av korridoren.

Korridorens viktigste funksjon i et samfunnsikkerhetsperspektiv er opprettholdelse av transport mellom de store byene i øst og vest. Siden lokale lager av mat og rekvisita er kraftig bygget ned vil flere tunge samfunnskritiske intuisjoner, som blant annet de store sykehusene på Vestlandet, være avhengig av kontinuerlig transport flyt.

- Forsvaret: Siden korridoren har endepunkter i bl.a. Stavanger og Bergen gjelder samme vurdering som for korridor 4.
  - Stavanger (JWC), Sandnes (HV08), Bergen (Haakonvern)
  - Kongsberg (Heistadmoen): HV03
- Sykehus: Korridoren danner øst-vest forbindelser, bl.a. mellom korridor 3 og 4, og sykehusene finnes derfor hovedsakelig i endepunktene
  - Regionsykehus: Bergen, Trondheim
  - Store akuttsykehus: Stavanger, Haugesund, Bærum, Drammen, Hønefoss, Skien, Bergen, Førde, Ålesund, Molde
  - Mindre akuttsykehus: Kongsberg, Notodden, Lærdal, Voss
- Trafikknutepunkt: De sentrale trafikknutepunktene faller sammen med storbyene. Som koblingspunkt internt i korridoren og mot andre korridorer kan nevnes
  - Oppdal, Dombås, Otta – fra korridor 5 mot 6
  - Seljord, Haukeli, Røldal – fra korridor 5 og sørover
  - Hønefoss, Gol, Lærdal, Voss – fra korridor 5 og nordover
- Flyplasser: Det finnes flere store flyplasser i korridoren
  - Stamflughavner (sivil/militær) Stavanger Sola, Bergen Flesland, Trondheim Værnes
  - Andre stamflughavner: Ålesund Vigra, Molde Årø, Kristiansund Kvernberget
- Havner: Korridoren følger kysten og har en rekke havner:
  - Stamnetthavner: Kristiansand (ferje DK), Husøy, Bergen (ferje DK), Florø, Vågsøy, Ålesund, Kristiansund
  - Andre havner: Orkdal og Åndalsnes er viktige for mottak av allierte styrker

#### 4.5.3 Robusthet i korridoren

Ruten har fire fjelloverganger. E 16 Filefjell er den sikreste forbindelsen øst-vest vinterstid. På E16 er det til dels lav standard, spesielt i Valdres, Lærdal, rundt Voss, mellom Voss og Bergen og E39 mellom Førde og Naustdal. Deler av denne strekningen er dessuten sterkt skredutsatt. Høyfjellstrekningene rv. 52 Hemsedalsfjellet og rv. 7 Hardangervidda er utsatt for kolonnekjøring og stengninger om vinteren. Vinterframkommeligheten på E134 Haukelifjell mellom Vågslid og Seljestad er også sterkt påvirket av værforholdene. Dårlig vær- og føreforhold fører ofte til stengt veg eller kolonnekjøring. Strekningen er også skredutsatt. Flere strekninger: Kvamskleiva, Slæen-Tvinno, Voss-Arna og Sogndal-Skei er spesielt sårbare strekninger med hensyn til samfunnssikkerhet og beredskap da stengninger kan føre til lange omkjøringsveger og til dels er kritiske med hensyn til akuttmedisinskberedskap.

#### 4.5.4 Redundans i korridoren

Siden denne korridoren i all hovedsak binder sammen øst og vest med fem alternative ruter er redundansen god, fordi det ved de aller fleste stengninger finnes overordnede omkjøringsmuligheter via andre ruter og korridorer.

#### 4.5.5 Konklusjon vurdering

Korridoren inneholder flere alternative forbindelser øst-vest, der hovedutfordringen er værutsatte høyfjellsstrekninger og stedvis skredproblematikk. Korridoren har flere lange og/eller bratte tunneler, der mange av disse ennå ikke er oppgradert. Det er også i denne korridoren det har vært noen av de største tunnelbrannene i landet (tre i Gudvangentunnelen og en i Måbødaltunnelen).

## 4.6 Korridor 6:

### Oslo – Trondheim / Måløy / Ålesund / Kristiansund

#### 4.6.1 Korridorens viktigste funksjon

Korridoren er forbindelse mellom Oslo og Nord-Vestlandet/Trøndelag (E6) med sidekorridorer via Østerdalen (Rv. 3) Måløy (Rv. 15), Åndalsnes (E136) og Kristiansund (Rv. 70). Alle transportformene er representert i korridoren, med tilknytninger til en rekke havner, godsterminaler og lufthavner (Oslo lufthavn) som binder sammen Østlandet, Nord- Vestlandet, Trøndelag og videre til Nord Norge. I Oslo er vegnettet et sentralt bindeledd mot de andre transportformene bane, sjø og luft. Det er en høy andel av gods som blir transportert i korridoren og som skal fraktes enten ut av landet eller til Nord-Vestlandet og Trøndelag. Korridoren er svært viktig for å ivareta befolkningen på Nord-Vestlandet, Trøndelag og Nord Norge sine behov mot kritiske samfunnsfunksjoner, herunder transport av mat og medisiner.

#### 4.6.2 Samfunnsviktige funksjoner i korridoren

Korridoren har betydning for disse samfunnsviktige funksjonene:

- Forsvaret: Flere av Forsvarets funksjoner er plassert langs korridoren, blant annet i Oslo og Østerdalen som de viktigste.
  - Oslo: Forsvarsdepartementet, Forsvarsstaben og Hans Majestet Kongens Garde.
  - Kjeller: Forsvarets logistikkorganisasjon og Forsvarets laboratorietjenester.
  - Sessvollmoen/Gardermoen: Forsvarets sanitet, Forsvarets logistikkorganisasjon og Regional støttefunksjon Base Viken. Luftforsvaret, 335 og 717 skvadronen
  - Elverum/Terningmoen: Østerdal Garnison, Heimvernsstaben, HV05, Forsvarets logistikkorganisasjon og Hærens våpenskole, Gardens rekruttskole
  - Rena leir: Telemark bataljonen, ledelse Hæren, Hærens befalsskole, treningssenter og Forsvarets spesialkommando.
  - Dombås: Heimevernskolen
  - Åndalsnes/Setnesmoen: HV 11
  - HV12 og Luftkrigsskolen
- Sykehus: Fire regionsykehus og tre store akuttisykehus i korridoren er i Oslo, ellers er det flere store akuttisykehus jevnt fordelt langs korridoren.
  - Regionsykehus: Oslo (4), Trondheim.
  - Store akuttisykehus: Gjøvik, Hamar, Lillehammer, Ålesund
  - Mindre akuttisykehus: Elverum, Tynset, Nordfjord
- Transportknutepunkt: Det er i korridoren fire transportknutepunkter der flere transportsystemer og former møtes, og der vegen er et viktig bindeledd mellom transportsystemene.
  - Oslo/Lillestrøm (veg E6xE18xRv4xRv22, sjø, bane, luft)
  - Hamar/Elverum (veg E6xRv3xRv25xRv2, bane)
  - Lillehammer (veg E6xRv4, bane)
  - Dombås (veg E6xE136, bane)
  - Måløy (veg Rv15, sjø)
  - Ålesund (veg E39xE136xRv658, luft, sjø)
  - Åndalsnes (veg E136, sjø, bane)
  - Kristiansund (veg Rv70, fly, sjø)
  - Trondheim (veg E6xE39xE14, sjø, luft, bane)



- Stamnetthavner: Siden korridoren forbinder Oslo og Østlandet med Nord-Vestlandet finnes det i endepunktene en rekke større og mindre havner.
  - Oslo, Trondheim, Ålesund, Kristiansund
- Andre havner med kapasitet:
  - Åndalsnes, Måløy, Høgset
- Flyplasser: Korridoren har tilknytning til flere store flyplasser
  - Hovedflyplass: Oslo Gardermoen (sivil/militær)
  - Stamlufthavn: Ålesund Vigra, Kristiansund Kvernberget, Trondheim Værnes (sivil/militær)
- Næringstrafikk og hjørnesteinsbedrifter i korridoren: Rutene fra Nord-Vestlandet og mot E6 og Oslo er hovedtransportåre for laks- og fiskeindustrien til godsterminalen på Alnabru ved Oslo og videre på E6 og korridor 1 til Sverige eller til Gardermoen. Det er også en høy andel annen matproduksjon, jordbruksprodukter som går samme veg.

#### 4.6.3 Robusthet i korridoren

E6 Oslo-Trondheim med sidearmer må anses som gjennomgående robust med noen merknader. Store deler av strekningen på E6 til Kolomoen (Hamar) er firefelts motorveg, og videre utbygging av strekningen til Otta pågår i regi av Nye Veier. Korridoren har likevel noen utfordringer, og det er flere steder der fysisk ødeleggelse av veginfrastruktur også vil påvirke underliggende eller nærliggende andre transportformer som jernbane.

E6 Oslo-Trondheim er sør for Dovre særlig utsatt for flom og overvann fra Gudbrandsdalslågen med sidevassdrag. Dette gjelder også E6 Drivdalen nord for Dombås, en strekning som i tillegg er skredutsatt. Tilsvarende flomfare finnes også for rv. 3 Kolomoen-Ulsberg. Stavå bru på E6 ved Berkåk har begrensninger på kapasitet og vekt.

Korridoren har flere fjelloverganger, E6 Dovrefjell og rv.15 Strynefjell. Både stengningshyppighet og stengningsvarighet antas å øke som følge av klimaendringer og mindre stabilt vintervær. Rv. 15 Strynefjellet har på vestsiden flere ikke-oppgraderte tunneler, flere av disse med sterk stigning.

På E136 Dombås-Åndalsnes har Brustuglia-Rødstøl en 5,5% stigning. På rv. 70 Oppdal-Kristiansund har Gråura 9% stigning; Freifjordtunnelen (nær Kristiansund) på samme strekning har også 9% stigning. Dessuten har også Ålesundstunnelene (Ellingsøytunnelen – Valderøytunnelen) på rv. 658 mot Ålesund lufthavn Vigra har 9% stigning.

#### 4.6.4 Redundans i korridoren

Det er generelt god redundans i korridor 6 og det er flere alternativer til hovedruta E6 Oslo–Trondheim. Rv. 4 går parallelt til Gjøvik og rv. 3 går parallelt til Ulsberg gjennom Østerdalen. De tre armene rv. 15, E136 og rv. 70 mot kysten fra E6 fungerer som omkjøring for hverandre, og er også overordnet omkjøring for korridor 4.

Omkjøring for E6 Trondheim via rv. 706 har begrensninger på Sluppen bru. Det er heller ingen alternativ veg for rv. 658 fram til Ålesund lufthavn.

#### 4.6.5 Konklusjon vurdering

Korridor 6 er hovedaksen sør-nord og knytter sammen storbyene Oslo og Trondheim, samtidig som den lenker sammen næringslivsklyngene på Nord-Vestlandet med Østlandsområdet og Trøndelag gjennom å være et alternativ til korridor 4. Korridoren har en rekke transportknutepunkter og Sammen med korridor 1 er korridor 6 en svært viktig framføringsakse for Forsvaret. Å tilrettelegge korridoren for tungtransport er derfor viktig.

De største svakhetene knytter seg Stavå bru på E6 ved Berkåk, omkjøringsproblematikk for E6 i Trondheim og de bratte stigningene på sidearmene mot kysten, i tillegg til stedvise vinterutfordringer og behov for tunneloppgraderinger.

## 4.7 Korridor 7:

### Trondheim – Bodø / Sverige

#### 4.7.1 Korridorens viktigste funksjon

Korridoren mellom Trondheim og Bodø er langstrakt og har E6 som eneste hovedåre for veitransport. Rv 80 er dessuten viktig som eneste vei inn mot Bodø fra Fauske. Korridoren har fire grenseoverganger mot Sverige.

#### 4.7.2 Samfunnsviktige funksjoner i korridoren

Korridoren har betydning for disse samfunnsviktige funksjonene:

- Forsvaret: Mellom Trondheim og Bodø er det flere steder med Forsvarstilknytning.
  - Stjørdal: Værnes garnison, HV12
  - Mosjøen (Drevjamoen): Forvarets logistikkorganisasjon og HV14
  - Stjørdal/Værnes: Forhåndslagring av alliert materiell
  - Ørlandet: Base for kampfly, forhåndslagring av alliert materiell
- Sykehus: I korridoren mellom Trondheim og Bodø er det bare ett stort akutt sykehus, men mange mindre akutt sykehus
  - Regionsykehus: Trondheim.
  - Store akutt sykehus: Levanger, Bodø.
  - Mindre akutt sykehus: Namsos, Mosjøen, Sandnessjøen, Mo i Rana
- Transportknutepunkt: Det er i korridoren flere transportknutepunkter der flere transportsystemer og –former møtes, og der vegen er et viktig bindeledd mellom transportsystemene. Korridoren har også flere grenseoverganger til Sverige.
  - Stjørdal (veg E6xE14 (Sverige), jernbane, havn og flyplass)
  - Mo i Rana (veg E6xE12 (Sverige), jernbane, havn og flyplass)
  - Lønsdalen (veg E6xRv77 (Sverige))
  - Trøfors: (veg E6xRv73 (Sverige), bane)
- Havner/havneterminaler: Korridoren ligger nærmere grensen mot Sverige enn kysten, og har derfor få havner i stamnettet.
  - Stamnettshavner: Mo i Rana
  - Andre havner: Sandnessjøen har ro/ro-mulighet
- Flyplasser: Korridoren innehar ingen stamflughavner mellom endepunktene, men en rekke kortbanelufthavner knyttet til større befolkningssentra der også sykehusene er.
  - Stamflughavn: Trondheim Værnes (sivil/militær), Bodø (sivil/militær).

#### 4.7.3 Robusthet i korridoren

Store deler av vegnettet har dårlig standard med smal og svingete veg med en rekke flaskehals, særlig bl.a. Helgeland sør og nord, selv om det i nord nå pågår større utbyggingsprosjekter. Rv. 73 som omkjøringsvei via Sverige i tillegg vinterutfordringer. Vinterutfordringer er det også over Saltfjellet, og som for alle fjellovergangene antas det at problemene vil øke med de forventede klimaendringene. I sør er det særlig strekningen fra Steinkjer til fylkesgrensen Trøndelag/Nordland som har de største utfordringene med stedvis liten vegbredde, stigninger og dårlig geometri. Dette er også tilfelle for E14 mot Meråker.

#### 4.7.4 Redundans i korridoren

Korridoren har gjennomgående svært dårlig redundans, der eneste farbare omkjøringsveg er via Sverige. Dette gjelder særlig i sør der det ikke finnes omkjøringsmuligheter mellom Stjørdal og Mosjøen, annet enn via Sverige. Mellom Mo i Rana og Bodø er eneste omkjørings også via Sverige; her må man i verste fall kjøre via Narvik i korridor 8, dersom rv. 77 Junkerdalen-Graddis er stengt.

#### 4.7.5 Konklusjon vurdering

Korridoren mellom Trondheim og Bodø er sentral for transport mellom Nord- og Sør-Norge. E6 er svært sårbar med lite redundans og lange omkjøringsveier via Sverige som ofte eneste mulighet. Det er krevende vinterforhold mange steder i Nord-Norge og endringer i klimaet kan gi større utfordringer. Dette vil øke de allerede eksisterende utfordringene som følger av ras, skred, og værutsatte høyfjellstrekninger. I lys av manglende redundans vil det være svært viktig å øke robustheten i korridoren. De største utfordringene ligger mellom Steinkjer og Grong, Helgeland sør for Mosjøen og spesielt over Saltfjellet.

## 4.8 Korridor 8:

Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes / Lofoten / Sverige/ Finland / Russland

### 4.8.1 Korridorens funksjon

Korridor 8 er den nordligste forbindelsen i landet, og den viktigste forbindelsen mellom Sør- og Nord-Norge. Alle transportformer er representert, men har ulik funksjon. E6 er den eneste gjennomgående landverts forbindelse i korridoren, med armer ut mot bysentra og alternative transportformer. Korridoren har en viktig funksjon for næringslivets behov for å få varer ut til markedet. Vegnettet er det eneste reelle landbaserte transportsystemet i regionen for person- og varetransport innad i landet. Transport av varer og privatreiser benytter i hovedsak vegnettet ved kortere reiser og leveranser, men lange distanser, lav standard og værutsatte strekninger skaper store utfordringer for vegnettet som transportsystem.

### 4.8.2 Samfunnsviktige funksjoner

Korridoren har betydning for disse samfunnsviktige funksjonene:

- Forsvaret: Nord-Norge er hjem til Forsvarets viktigste funksjoner, og disse er blant annet plassert i Bodø, Bjerkvik, Sortland, Setermoen, Skjold og Bardufoss.
  - Bodø: Luftforsvarsbase Bodø, base for 330 skvadronen, Forsvares operative hovedkvarter, Cyberforsvaret og Forsvarets logistikkorganisasjon.
  - Narvik: HV-16 (Bjerkvik)
  - Sortland: Kystvakta.
  - Harstad: Kystjegerkommandoen
  - Bardufoss Flystasjon: helikopterbase og Sambandsbataljonen, Stridstrenbataljonen og Militærpolitikompaniet.
  - Skjolden/Setermoen: Panserbataljonen, Artilleribataljonen og Etterretningsbataljonen.
  - Lakselv: Base for 330 skvadronen
- Sykehus: Spredt bosetting og store geografiske avstander bidrar til få sykehus, som også må dekke store områder.
  - Regionsykehus: Tromsø.
  - Store akuttsykehus: Bodø.
  - Mindre akuttsykehus: Narvik, Lofoten (Gravdal), Vesterålen (Stokmarknes), Harstad, Hammerfest, Kirkenes
- Transportknutepunkt: Det er i korridoren fem transportknutepunkter der flere transportsystemer og –former møtes, og der vegen er et viktig bindeledd mellom transportsystemene. Korridoren har også grenseoverganger til Sverige, Finland og Russland.
  - Fauske/Bodø (veg E6xRv. 80, jernbane, havn og flyplass)
  - Narvik (veg E6xE10, jernbane, havn og flyplass)
  - Leknes/Stamsund (veg E10, sjø)
  - Harstad (veg E10xRv83, havn og flyplass)
  - Tromsø (veg E8, havn og flyplass)
  - Alta (veg E6xE45 (Finland), sjø, luft)
- Havner/havneterminaler: Korridoren ligger tett på kysten med mange havner i stamnettet.
  - Stamnettshavner: Bodø, Narvik, Harstad, Tromsø, Alta, Hammerfest, Honningsvåg, Kirkenes
  - Det er i tillegg enkelte mindre havner med varierende kapasitet i tilknytning vegnettet, der blant annet Sortland og Stamsund havn har Ro/Ro-muligheter.
- Flyplasser: Korridoren innehar tre stamlufthavner, i tillegg til en rekke kortbanelufthavner.

- Stamflughavn: Bodø (sivil/militær), Tromsø Langnes, Alta, Kirkenes Høybukta
- Andre: Harstad/Narvik Evenes (sivil/militær), Bardufoss (sivil/militær), Lakselv (sivil/militær)

#### 4.8.3 Robusthet i korridoren

Det som kjennetegner korridoren dårlig geometrisk utforming på store deler av vegnettet, både E10 Lofoten/Vesterålen og E6 nord og sør for Narvik. Vinteren er lang, og det er en rekke værutsatte fjelloverganger og skredutsatte strekninger, dette gjelder både den søndre og nordre del av korridoren. De mest utsatte høyfjellsoverganger er E10 Bjørnfjell, E6 Kvænangsfjellet og E6 Sennalandet. I tillegg er E69 til Honningsvåg utsatt for stengninger vinterstid. Det må forventes at disse utfordringene vil tilta med økende klimaendringer. I tillegg kommer ferjesambandet sør for Narvik som er stengt deler av natten. Strekingen mellom Fauske og Mørsvik er både skredutsatt og ikke-oppgraderte tunneler hvor også trangt profil i tunnelene er utfordrende for tunge kjøretøyer og gir økt risiko for uønskede hendelser.

Korridoren ligger i et område der man venter kraftig økning i nedbør og nedbørintensitet. Disse prognosene forsterker utfordringer knyttet til naturfare, kjøreforhold og fare for flaskehals.

#### 4.8.4 Redundans i korridoren

Korridoren som helhet har svært lite redundans, og eneste omkjøringsmulighet vil i mange tilfeller være via Sverige. I de mest ekstreme tilfellene vil luft- eller sjøtransport være de eneste reelle alternativene for å komme seg fram vinterstid. I sør, mellom Fauske og Narvik, kan E10 via Lofoten og Vesterålen brukes, men dette krever ferje, noe som kan bety store utfordringer både værmessig, kapasitetsmessig, og ikke minst kostnadsmessig, i tillegg til at selve E10 også er skred- og værutsatt, spesielt bruene. I nord, mellom Alta og Tana bru er det omkjøringsmuligheter via Ifjordfjellet eller Finnmarksvidda.

#### 4.8.5 Konklusjon vurdering

Veitransporten i store deler av korridoren har svært lav og lav framkommelighet. Det er lav kvalitet på deler av veinettet, med mange værutsatte områder og flere ferjesamband. I tillegg utgjør flere bruer og stigninger en flaskehals for å utvide tilbudet til modulvogntog med totalvekt inntil 60 tonn. Manglende omkjøringsmuligheter (eller svært lang omkjøring via Sverige og/eller Finland) i stort sett hele korridoren bidrar til ytterligere forverring av helhetsbildet. Den delen av korridoren som er sør for Tromsø er hovedaksen landverts til og fra Forsvarets installasjoner, anlegg og leire i Sør-Troms.



Statens vegvesen  
Pb. 1010 Nordre Ål  
2605 Lillehammer

Tlf: (+47)22073000  
firmapost@vegvesen.no

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Trygt fram sammen**