

Fylkesflak NTP 2018-2029:

Buskerud

I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det foreløpig fordelt 41 350 millioner kroner til prosjekter i Buskerud. Enkelte sekkeposter som rassikring riksvei, programområdemidler, bysatsing utenom 50/50-ordningen etc. er ennå ikke fordelt mellom fylkene.

Under følger en oversikt over de største prosjektene.

Bysatsing

Regjeringen legger opp til en betydelig satsing på kollektiv-, gange- og sykkeltiltak i de ni største byområdene, deriblant Buskerudbyen, i perioden 2018–2029. Det er satt av om lag 66,4 milliarder kroner til bymiljøavtaler, byvekstavtaler og Belønningsordningen. I denne rammen inngår midler til kollektiv-, sykkel og gangetiltak langs riksvei, statlig delfinansiering av store kollektivprosjekter i de fire største byområdene (50/50-ordningen), stasjons- og knutepunktsutvikling langs jernbanen og belønningsmidler.

Statlig bidrag i avtalene avklares gjennom forhandlinger med byområdene og fastsettes av Stortinget i de ordinære budsjettprosessene.

For Buskerudbyen vil inneværende belønningsavtale for perioden 2014-2017 kunne løpe ut før det blir inngått en byvekstavtale. I en mellomfase åpnes det derfor for at byområdet kan søke om ny belønningsavtale. Det vil ikke være til hinder for å inngå en byvekstavtale på et senere tidspunkt.

Vei

Følgende veiprosjekter ligger inne i Nasjonal transportplan 2018-2029:

Nye prosjekter (i millioner kroner):

Prosjekt	Kostnads- overslag	Statlige midler 2018-2023	Statlige midler 2024-2029	Annen finansiering 2018-2029*
E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum	2 550	1 100		1 450
Rv 23 Oslofjordforbindelsen	4 500	380	1 250	2 870
Rv 282 Holmenbrua	760	380		380
Rv 23 Linnes – kryss E18	1 030		680	350
E134 Strømsåstunnelen, nytt tunneløp (start)	1 600		200	200
E16 Skaret - Hønefoss	8 600		5 400	3 200
E134 Saggrenda – Elgsjø, (start)	2 000		250	150
Sum	21 040	1 860	7 780	8 600

* Bompengefinansiering og tilskudd/refusjoner

Igangsatte prosjekter som videreføres (i millioner kroner):

Prosjekt	Restbehov per 1.1.2018	Statlige midler 2018-2023	Statlige midler 2024-2029	Annen finansiering 2018-2029*
Rv 23 Dagslett - Linnes	1 715	706		1 009
E134 Damåsen - Saggrenda	2 061	1 327		734
E16 Bjørum - Skaret	4 125	2 165		1 960
Sum	7 901	4 198		3 703

* Bompengefinansiering og tilskudd/refusjoner

For mer info om prosjektene se <http://www.vegvesen.no/vegprosjekter>

- **E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum**

Prosjektet omfatter bygging av om lag 12 km tofelts vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Deler av dagens vei er smal og svingete, og trafikken går under en lav jernbanebru. Prosjektet medfører at gjennomgangstrafikken føres utenom Jevnaker sentrum.

- **Rv 23 Oslofjordforbindelsen**

Rv 23 Oslofjordforbindelsen er en alternativ veiforbindelse mellom E6 i Follo i Akershus og E18 ved Lier/Drammen i Buskerud, utenom Oslo. Første byggetrinn ble åpnet for trafikk i 2000. I forbindelse med konseptvalgutredningen for kryssing av Oslofjorden har Statens vegvesen utredet bygging av bru og en ny tunnelloøsning som mulige alternativer til nytt tunnellop parallelt med eksisterende tunnellop. Det er ennå ikke tatt stilling til endelig konseptvalg på Oslofjordtunnelen.

I planen er det satt av midler tilsvarende anleggskostnad for bygging av nytt tunnellop med oppstart i første planperiode. Dersom endelig konseptvalg viser seg å bli vesentlig dyrere, må det legges til grunn en oppstart i perioden 2024-2029 med ferdigstilling etter 2029. Prioritering er betinget av at det blir tilslutning til opplegg om delvis bompengefinansiert utbygging.

- **E16 Skaret - Hønefoss**

Forutsatt tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av den videre utbyggingen av E16 fra Skaret til Hønefoss, legges det opp til anleggsstart med bompenger i første seksårsperiode. Strekningen planlegges utbygd til firefelts vei med fartsgrense 110 km/t. Ny vei på strekningen vil gi bedre framkommelighet og trafiksikkerhet og føre til en mer robust vei. Sammen med prosjektene Bjørum – Skaret og Sandvika – Wøyen vil ny vei mellom Skaret og Hønefoss gi sammenhengende firefelts vei mellom Sandvika og Hønefoss.

Deler av Ringeriksbanen og E16 på strekningen Høgekastet – Hønefoss planlegges som et felles prosjekt mellom jernbanemyndighetene og Statens vegvesen, der Bane NOR SF har prosjektansvaret.

Vedlikehold og fornying

Regjeringen er i ferd med å snu trenden med et stadig økende vedlikeholdsetterslep på riksveinettet. 2015 var et merkeår, da etterslepet ble redusert for første gang på flere tiår. Vedlikehold og fornying er høyt prioritert i ny Nasjonal transportplan. Regjeringen legger opp til å bruke 14,5 milliarder kroner årlig på fornying, drift og vedlikehold m.m. av riksvei i 12-årsperioden. Dette vil komme Buskerud til gode. Med dette bevilgningsnivået vil rundt en tredjedel av vedlikeholdsetterslepet fjernes.

Programområder og utbedringsstrekninger

Regjeringen legger opp til å bruke 36,9 milliarder kroner i planperioden til såkalte programområdetiltak. Det er mindre tiltak på veinettet som f.eks. gang- og sykkelstier, utbedring og utskifting av bruer, bygging av midtrekkverk, tiltak mot utforkjøringsulykker, støyreduserende tiltak, bygging av døgnhvileplasser og rasteplasser og universell utforming av blant annet holdeplasser og knutepunkt.

Programområdetiltakene skal konkretiseres i Statens vegvesens handlingsprogram for 2018-2023. Dette vil først være klart tidlig i 2018.

Nytt i denne NTP-perioden er at det innenfor programområdene skal det settes av midler til utbedring av lengre strekninger, såkalt utbedringsstrekninger. I planperioden vil regjeringen prioritere utbedring av delstrekninger på rv 7 og rv 52.

Jernbane

Følgende jernbaneprosjekter ligger inne i Nasjonal transportplan 2018-2029:

Nye prosjekter (i millioner kroner):

Prosjekt	Kostnads- overslag	Statlige midler 2018-2023	Statlige midler 2024-2029
Drammen- Kobbervikdalen/Gulskogen	9 596	7 446	2 150
Ringeriksbanen	20 613	6 830	13 783
Sum	30 209	14 276	15 933

For mer info om prosjektene se [Bane Nors hjemmeside](#)

- **Drammen-Gulskogen/Kobbervikdalen**

Drammen-Kobbervikdalen vil sammen med Nykirke-Barkåker i Vestfold gi sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg. Dette skal i 2024 gi en reisetid på om lag 1 time og inntil fire tog i timen til Tønsberg.

Dobbeltspor fra Drammen til Gulskogen er nødvendig for å kunne avvikle den samlede trafikken over Drammen stasjon på en effektiv måte. Infrastrukturen vil også gi tilstrekkelig hensetting, håndtere trafikk knyttet til driftsbasis (parkering av tog, renhold, lett vedlikehold m.m.) og ha nødvendig restkapasitet (mulighet for forbikjøring, alternative kjøreveier o.l.) til avvikshåndtering

- **Ringeriksbanen**

Ringeriksbanen er en ny 40 km lang jernbaneforbindelse mellom dagens stasjoner i Hønefoss og Sandvika som vil etablere et helt nytt togtilbud mellom Oslo og Hønefoss. Forbindelsen vil bidra til å integrere bo- og arbeidsmarkedene i Oslo/Akershus og Ringerike.

Byggestart vil være i 2021/22. Tiltaket skal gi reisetid på om lag 35 minutter mellom Oslo og Hønefoss, og muliggjøre to tog i timen i grunnrute, samt fjerntog. Parallelt med dette jernbaneprosjektet bygges firefelts veg på E16 mellom Skaret og Hønefoss.

- **Godspakken**

Regjeringen vil sette av betydelige ressurser for å effektivisere godstransporten og legge til rette for en omlegging i mer miljøvennlig retning. På jernbane legges det opp til en satsing på 18 milliarder kroner i planperioden. Godspakken på jernbane inneholder terminaltiltak, kapasitetsøkende tiltak som bygging/forlenging av kryssingsspor og banekoblinger. Prosjektet dekker flere fylker.

Vedlikehold og fornying

Regjeringen er i ferd med å snu trenden med et stadig økende vedlikeholdsetterslep på Jernbanen. Vedlikehold og fornying er høyt prioritert i ny Nasjonal transportplan.

Regjeringen legger opp til å bruke 126 milliarder kroner på vedlikehold og fornying av jernbanen i 12-årsperioden, inkludert ERTMS. Dette vil komme Buskerud til gode. Dette bevilgningsnivået vil, sammen med antatte gevinster fra jernbanereformen, legge til rette for at om lag tredjedel av vedlikeholdsetterslepet fjernes.

Planlegging

Det settes av 18,76 milliarder kroner til planlegging (reguleringsplan, detaljplan) av nye investeringsprosjekter på jernbanen i planperioden.

For utbyggingen av strekningene definert som InterCity skal Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF styre prosjektporteføljen etter målsetninger for det fremtidige persontogtilbudet til og fra Oslo. For utbygging av tiltak i Godspakken og Rutemodell 2027 legger Samferdselsdepartementet opp til at Jernbanedirektoratet sammen med Bane NOR SF og godsnæringen eller andre relevante aktører prioriterer utbyggingsrekkefølgen for tiltakene ut fra hensynet til fremdrift, effekter, effektiv ressursutnyttelse og nytte for samfunnet.