



Nasjonal transportplan 2022-2033

Overordnet vurdering og beskrivelse av påvirkningen
på samfunnssikkerhet i investeringsprosjektene



Overordnet vurdering og beskrivelse av påvirkningen på samfunnssikkerhet for investeringsprosjekter i NTP 2022-2033

Innledning

Statens vegvesen er av SD bedt om å gi en overordnet vurdering og beskrivelse av påvirkningen på samfunnssikkerhet for de konkrete prosjektene som foreslås prioritert i besvarelsen av Oppdrag 9.

Beskrivelsene er gjort med utgangspunkt 3R-metoden, slik den er beskrevet i forrige svar i NTP-oppdrag 9. Nærmere omtale av metoden finnes i NTP-oppdrag 6 og i Statens vegvesens veileder V613 *ROS-analyser i veiplanlegging*.

3R er en metode for vurdering av påvirkningen på samfunnssikkerhet, men samfunnssikkerhet er kun ett av mange kriterier som vektlegges når prosjekter vurderes. Der samfunnssikkerhet skal vektlegges som en del av NTP mener vi at det må være fordi prosjektet bidrar vesentlig til samfunnssikkerhet i et nasjonalt perspektiv. Det vil ofte også finnes lokale og regionale virkninger på samfunnssikkerheten, og styrken i 3R-metoden er at den får fram disse virkningene som et samlet beslutningsgrunnlag i både et engere og et videre perspektiv.

Få av de i oppdrag 9 prioriterte prosjektene sammenfaller geografisk med de nasjonale svakhetene som er påpekt i forrige rapport om 3R-vurderinger av korridor 1-8. Av de prioriterte prosjektene er det kun to prosjekt som vil gi et vesentlig bidrag til økt samfunnssikkerhet nasjonalt sett, det er E6 Saltfjellet (Åpne vinterveier) og E6 Sell-Asp.

- Prosjektet E6 Saltfjellet (Åpne vinterveier) vil øke robustheten i den viktige og i praksis eneste landvertsforbindelsen mellom Sør-Norge og Nord-Norge, noe som gjør at man blir mindre avhengig av omkjøring via Sverige. Dette vil ha nasjonal samfunnssikkerhetsmessig betydning.
- E6 Sell-Asp har en rekke samfunnsviktige funksjoner i korridoren som bl.a. benyttes som ro-ro havn for Forsvaret, NATO forhåndslagrer materiell på flere steder i Trøndelag og er avhengig av transportaksen på E6. Videre er kampflybasen lokalisert på Ørlandet og Trondheim Værnes er en sivil/militær lufthavn og er direkte tilknyttet korridor 7. St. Olavs universitetssykehus ligger i Trondheim og mange pasienttransporter går på E6 i korridor 7.

Det betyr ikke at de andre prosjektene ikke bidrar til økt samfunnssikkerhet, men disse virkningene er hovedsakelig av lokal eller regional karakter.

E6 Oslo øst (Manglerudprosjektet)

Prosjektet tilhører korridor 1, som anses å være godt utbygd sammenliknet med andre korridorer. Strekningen mellom Svinesund og Oslo har god standard med firefelts motorvei, men opplever betydelige kapasitetsutfordringer i rushtiden. Korridoren i seg selv en den viktigste landbaserte hovedåren mellom Norge og Europa for både person- og godstransport, der nær halvparten av alt det landbaserte godset til og fra Norge fraktes. Det utpeker seg ingen særskilte utfordringer i korridoren, men skadet infrastruktur vil gi store forsinkelser og problemer for fremkommeligheten. Dette gjelder særlig for tungtransport grunnet manglende redundans ved alternative omkjøringsmuligheter.

Prosjektet E6 Oslo øst skal binde E6 fra landegrensen og inn til hovedstaden sammen med E6 nord mot Trondheim for blant annet å sikre bedre fremkommelighet for næringstransport. Ny tunnel vil lede trafikk bort fra flaskehalsen på Ryen og gi forutsigbarhet i transport til Alnabruterminalen. For andre aktører som er avhengig av god fremkommelighet, eksempelvis redningsetater og Forsvaret vil prosjektet gi en gevinst.

Prosjektet er ikke avgjørende for korridorens funksjon, men vil øke robustheten på strekningen, skape mer forutsigbarhet for transport og redusere trykket fra trafikken i nærmiljøet. Tunnelen vil gi redundans ved at eksisterende vei beholdes, noe som reduserer behovet for hurtig restitusjon.

Prosjektet har ingen vesentlig betydning for samfunnsviktige funksjoner, men fordi prosjektet bidrar til økt fremkommelighet lokalt vil dette også komme samfunnsviktige funksjoner til gode ved transport i strekningen.

Prosjektet har hovedsakelig lokal samfunnsikkerhetsmessig betydning.

Rv 22 Glommakryssing

Prosjektet tilhører er, i likhet med E6, en del av korridor 1. Mens hovedstrekningen på E6 anses å være godt utbygd, preges rv 22 av lav standard, dårlig bæreevne og smale veiskuldre. Strekningen er en svært viktig øst-vestgående regional transportåre i grensen mellom by og land nordøst for Oslo. Det er økende utbygging på Nedre Romerike, og nærhet til Gardermoen og pendlertrafikk fra tilstøtende kommuner gir kapasitetsproblemer på strekningen. Fra et samfunnsikkerhetsmessig standpunkt er det få samfunnsviktige aktører i umiddelbar nærhet til strekningen, med unntak av lokale redningsetater. Rv 22 bidrar til å avlaste hovedstrekningen E6, men grunnet strekningens tilstand dekker den ikke godstransportens eller Forsvarets behov for en robust veistrekning med god fremkommelighet for tyngre kjøretøy.

Rv 22 Glommakryssing vil bidra til å skape en mer robust strekning, men ikke i den grad at strekningen kan benyttes som et reelt alternativ til E6 for tyngre kjøretøy som skal nordover, til det er den totale standarden for lav.

Prosjektet er ikke avgjørende for korridorens funksjon, men vil bidra til bedre fremkommelighet. Avhengig av løsning som velges vil det skapes lokal redundans for selve krysningspunktet i Fetsund. Såfremt eksisterende bru beholdes er det ikke behov for å vurdere restitusjon.

Prosjektet har ingen vesentlig betydning for samfunnsviktige funksjoner, men fordi prosjektet bidrar til økt fremkommelighet lokalt vil dette også komme samfunnsviktige funksjoner til gode ved transport i strekningen.

Prosjektet har hovedsakelig lokal samfunnsikkerhetsmessig betydning.

E16 Nymoan-Eggemoan

Dette prosjektet hører til korridor 2. Korridoren er en viktig tverrforbindelse nord for Oslo, binder sammen den nordlige delen av korridor 3 med korridor 6 ved å gå utenom Oslo, og skaper forbindelse videre til Sverige i  st. For Forsvaret og andre samfunnsviktige funksjoner er korridoren en viktig avlaster og alternativ transportvei fra sør til nord forbi Oslo.

Korridoren har varierende standard, og strekningen E16/rv 35 har et stort utbedringsbehov. Prosjektet utbedrer en flaskehals mellom Hønefoss og Jevnaker og skaper først og fremst bedre lokal trafikkavvikling.

Prosjektet bidrar til økt robusthet på strekningen, men er ikke avgjørende for korridorens funksjon. Eksisterende vei beholdes som tilkomstvei til Hønefoss nordfra og skaper dermed lokal redundans. I og med at eksisterende vei beholdes behøver ikke restitusjon   vurderes.

Utover Ringerike sykehus er det ingen spesielt samfunnsviktige funksjoner i umiddelbar nærhet som prosjektet vil ha betydning for.

Prosjektet har hovedsakelig lokal samfunnssikkerhetsmessig betydning.

Rv 282 Holmenbrua

Dette prosjektet hører til korridor 3. Korridoren er viktig som eneste  st-vestforbindelse uten fjellovergang og knytter sammen en rekke samfunnsviktige funksjoner. Korridoren har ingen særskilte utfordringer, men det er flere steder der fysisk ødeleggelse av veiinfrastruktur også vil påvirke underliggende eller nærliggende andre transportformer som jernbane og/eller havn. Særlig uttalt er dette i Kristiansand, men også i Drammen sentrum.

Rv 282 Holmenbrua fra nord er sammen med Str ms brua fra vest eneste adkomst til Drammen havn og omkjøringsvei for E18 motorveibrua gjennom Drammen. Drammen havn er stamnetthavn og Drammen er et sentralt transportknutepunkt i korridor 3, der E18 m ter E134 og korridor 5, med vei, havn og jernbane. Et eventuelt bortfall av Holmenbrua vil derfor svekke fremkommeligheten ikke bare for nord-sør-trafikken i korridor 3, men også kunne påvirke  st-vest-trafikken i korridor 5. Prosjektet vil styrke trafikkavviklingen i Drammen sentrum, og bidra til å sikre adkomst til Drammen sykehus, som er et stort akuttsykehus.

Prosjektet er ikke avgjørende for korridorens funksjon, men øker robustheten i lokal trafikkavvikling internt i Drammen. Det sikrer også to-sidig adkomst til Drammen havn, dersom Str ms brua faller bort. Behovet for vurdering av restitusjon kan derfor frafalles. Prosjektet bidrar til å sikre redundansen regionalt ved at Holmen bru er omkjøringsvei for E18.

Prosjektet bidrar til økt fremkommelighet for Drammen som trafikkknutepunkt, og det bidrar til å sikre adkomst til Drammen sykehus, som er et stort akuttsykehus

Prosjektet har hovedsakelig regional samfunnssikkerhetsmessig betydning.

E134 Dagslett-E18

Dette prosjektet hører til korridor 3. Tidligere riksvei 23, nå E134, er bindeleddet mellom E6 i Akershus og E18 i Buskerud. Prosjektet sørger for at E134 m ter E18 i et tilfredsstillende kryss og bidrar til sterkt forbedret trafikkavvikling. Dagens vei er i dårlig stand og oppfyller ikke gjeldende krav til veibredde, avkjørsler, kryssløsninger og fartsgrense.

Drammen er et transportknutepunkt i korridor 3 ut fra Oslo, der vei, jernbane og havn møtes, med forbindelser mellom korridor 3, 5, 2 (og videre til korridor 6), og til korridor 1 gjennom Oslofjordtunnelen. Prosjektet bidrar først og fremst til å knytte korridorene sammen gjennom å forbedre trafikkavviklingen.

Samfunnssikkerhetsmessig vil prosjektet først komme til nytte når Oslofjordtunnelen er bygget med to løp og når det er bygget firefelts motorvei fra E6 til E18.

Prosjektet er ikke avgjørende for korridorens funksjon, men bidrar til bedre fremkommelighet lokalt. Prosjektet øker robustheten. Isolert sett har prosjektet ingen vesentlig betydning for samfunnsviktige funksjoner.

Prosjektet har hovedsakelig lokal betydning på samfunnssikkerhet, selv om noe økt robusthet og noe økt redundans i tilknytningen mellom E6 og E18 kan ha en viss regional betydning.

E39 Ålgård-Hove

Dette prosjektet hører til korridor 3. Prosjektets 14 km binder sammen eksisterende firefelts motorvei fra Stavanger med strekningen Kristiansand-Ålgård, som ligger i Nye Veiers utbyggingsportefølje. E39 er hovedinnsfartsåren til Stavanger sørfra og prosjektet løser i hovedsak fremkommelighetsutfordringer med tofelts vei med høy ÅDT gjennom tettbebyggelse.

Stavanger/Sandnes/Sola-området er et transportknutepunkt, der alle transportformer møtes. Her møtes korridor 3 og 4, og det er forbindelse mot korridor 5. Stavanger har et stort akuttstusykehus, internasjonal lufthavn, stamnetthavn (Sola) og sentral godsterminal (Sandnes), i tillegg til olje- og gassrelatert næringsliv. Her finnes sentrale militære installasjoner, og strekningen Ålgård-Hove er en flaskehals inn og ut av området og har isolert sett få tilfredsstillende omkjøringsmuligheter.

Prosjektet er ikke avgjørende for korridorens funksjon, men sett sammen med Rogfast, E39 Os-Stord (Hordfast) og Nye Veiers pågående utbygging på E39 og E18 er prosjektet et viktig ledd i sammenhengende motorvei mellom fire av Norges fem største byer.

Prosjektet øker robustheten for E18, og skaper redundans ved at eksisterende vei beholdes. Restitusjon behøver derfor ikke å vurderes.

Prosjektet bidrar til økt fremkommelighet, også for en rekke samfunnsviktige funksjoner.

På grunn av nærhet til godsterminal, flyplass og fordi dette er hovedinnsfartsåren til området har prosjektet regional samfunnssikkerhetsmessig betydning.

E39 Ådland-Svegatjørn

Dette prosjektet hører til korridor 4. Parsellen Stord-Os er en del av E39 som går mellom Kristiansand og Trondheim og vil bidra til vesentlig redusert reisetid mellom Stavanger og Bergen, og videre mellom Kristiansand og Trondheim. Prosjektet Ådland-Svegatjørn erstatter ferjesambandet Sandvikvåg-Halhjem med bru og øker veistandarden på strekningen.

Prosjektet vil gi økt robusthet og mindre fare for avbrudd, ved for eksempel uforutsette hendelser på dagens ferjestrekning. Prosjektet erstatter eksisterende vei og ferje. Selv om bru er mer robust enn ferje, vil et mulig bortfall av brua helt eller delvis ta lang tid å gjenopprette. Når det gjelder restitusjon er dagens ferjeløsning et bedre alternativ. Prosjektet øker heller ikke redundansen på strekningen.

Sett fra et samfunnssikkerhetsperspektiv er en bru både en fordel (økt robusthet) og en ulempe (manglende alternativer og økt gjenopprettingstid). Samtidig vil kortere reisetid øke muligheten for støtte og bistand mellom to av landets fire største byer. Prosjektet binder Bergensområdet sammen med Stord. Senere, når Rogfast er bygget, skapes det landfast forbindelse også til Stavanger.

Prosjektet har imidlertid ingen direkte virkning på samfunnsviktige funksjoner, idet disse ikke berøres av prosjektet eller dets nærmeste influensområde.

Prosjektet knytter Bergen med Stord og videre mot Haugesund, og kan anses å ha regional samfunnssikkerhetsmessig betydning.

Rv 36 Skjelsvik-Skyggstein

Dette prosjektet hører til korridor 5. Rv 36 fra Seljord til Porsgrunn knytter sammen E134 i korridor 5 og E18 i korridor 3. Prosjektet må ses i sammenheng med pågående utbygging av E18 gjennom Grenland i regi av Nye Veier, og prosjektet vil etablere ny kryssløsning med E18 og dessuten lette trafikkavviklingen gjennom og forbi Porsgrunn og Skien.

Grenland er et transportknutepunkt der vei, bane og havn møtes, og forbindelser mellom korridor 3 og 5. Det er flere stamnetthavner langs korridor 3 og et stort akuttsykehus i Skien.

Prosjektet vil styrke trafikkavviklingen gjennom Porsgrunn og Skien og sikre tilknytningen mot E18 i sør og videre på rv 36 i nord, og dermed bidra til å sikre alternativ adkomst til Skien sykehus, som ligger langs eksisterende rv 36.

Såfremt veilinjen legges utenfor dagens trase vil prosjektet tilføre økt redundans lokalt, og restitusjon behøver derfor ikke vurderes.

Utover Skien sykehus er det ingen samfunnsviktige funksjoner som blir vesentlig påvirket av prosjektet

Prosjektet har i hovedsak lokal samfunnssikkerhetsmessig betydning, selv om økt robusthet og noe økt redundans i tilknytningen mellom E18 og E134 kan sies å ha en viss regional betydning.

E6 Selli-Asp

Dette prosjektet hører til korridor 7. Korridoren mellom Trondheim og Bodø er langstrakt og har E6 som eneste hovedferdselsåre for veitransport. Nordlandsbanen går parallelt med E6. Den er viktig samfunnsviktige funksjon, og forbindelse mellom Sør og Nord-Norge.

Prosjektet omfatter 4 km på E6 nord for Steinkjer til og med kryss med fv 17. Parsellen går over flere kvikkleireområder. Dette beskrevet i Ingeniørgeologisk rapport, bergskjæringer E6 Selli-Asp, dokumentkode 416474-RIGberg-Rap-002 og NVE kart Atlas undergruppe naturfare, kvikkleireskred. Veistrekningen har stedvis liten veibredde, stigning fra Steinkjer sentrum og nordover. Dette beskrevet under kurvatturstigning Veiart-NVB. Veistrekningen har dårlig geometri. Prosjektet vil øke robustheten for E6 og bidra til å styrke trafikkavviklingen og fremkommeligheten. Prosjektet medfører ikke økt redundans, fordi det bygges på eksisterende vei. I praksis eneste omkjøringsrute for prosjektstrekningen vil fortsatt være via E14 og Sverige. Det finnes lokal omkjøring på fv 763 på sommer sør for Snåsavatnet. Hvis veien blir stengt av kvikkleireskred, vil det kunne ta lang tid før den gjenåpnes, og restitusjon er viktig her.

Følgende samfunnsviktige funksjoner ligger til korridoren: Fiborgtangen havn ved Verdal er benyttet som ro-ro havn for Forsvaret for lossing og lasting av materiell. NATO forhåndslagrer materiell på

flere steder i Trøndelag og er avhengig av transportaksen på E6. Kampflybasen er lokalisert på Ørlandet. Trondheim Værnes er en sivil/militær lufthavn og er direkte tilknyttet korridor 7. St. Olavs universitetssykehus ligger i Trondheim og mange pasienttransporter går på E6 i korridor 7.

Fordi korridoren er den eneste hovedferdselsåren for veitransport mellom nord og sør, og fordi det her mangler redundante omkjøringsmuligheter har prosjektet nasjonal betydning for samfunnssikkerheten.

E6/E10 Åpne vinterveier

Dette omhandler flere prosjekter som hører til både korridor 7 og korridor 8. Tre strekninger inngår i prosjektet: E6 Saltfjellet, E10 Bjørnfjell og E6 Sennalandet. Dette er de fjellovergangene i korridorene som dårligst vinterregularitet. På E6 Sennalandet skyldes dette i hovedsak at fokksnø legger seg på veien. På E10 Bjørnfjell er det i tillegg stigninger hvor tunge kjøretøy står fast ved glatt føre. På E6 Saltfjellet er problemstillingen at veien har høyfjellsprofil, men fokksnø reduserer sikten likevel så mye at veien ikke kan holdes åpen, eller at vinden i seg selv utgjør en risiko.

På E6 Sennalandet og E10 Bjørnfjell vil tiltakene bestå i å etablere vinterprofil ved heving av veien og utslaking av skråninger, etablering av fresefelt eller tiltak på sideterrenget som fjerning av mindre skjæringer. På Bjørnfjell vil det i tillegg etableres krabbefelt i de største stigningene. På Saltfjellet er slike tiltak ikke aktuelle, men vi vil vurdere teknologiske eller digitale løsninger.

Korridor 7 mellom Trondheim og Bodø er langstrakt og har E6 som eneste hovedferdselsåre for veitransport. Korridor 8 er den nordligste forbindelsen i landet, og den viktigste forbindelsen mellom Sør- og Nord-Norge. Korridoren har en svært viktig funksjon for næringslivets behov for å få varer ut til markedet. Den delen av korridor 8 som er sør for Tromsø – sammen med korridor 7 fra Trondheim – er hovedaksen landverts til og fra Forsvarets installasjoner, anlegg og leire i Sør-Troms.

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 både korridor 8 og korridor 7.

Prosjektet på E6 Saltfjellet øker robustheten i den svært viktige og i praksis eneste landverts forbindelsen mellom Sør-Norge og Nord-Norge, noe som gjør at man blir mindre avhengig av omkjøring via Sverige. Dette vil ha nasjonal samfunnssikkerhetsmessig betydning.

Prosjektet på E10 vil spesielt tilgodese Narvik som trafikknutepunkt, øke robustheten på strekningen og dermed bidra til at E10 som omkjøringsrute via Sverige kan fungere. Dette vil i hovedsak ha regional samfunnssikkerhetsmessig betydning.

E6 Sennalandet øker robustheten på strekingen mellom Alta og Hammerfest og vil være viktig for sykehuset der og forbindelsen til sykehuset i Tromsø, bl.a. fordi landveis ambulansetransport ofte er eneste alternativ pga. værforhold som umuliggjør flytransport. Dette vil ha regional samfunnssikkerhetsmessig betydning.



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

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

vegvesen.no

Trygt fram sammen