



Til

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep

0030 Oslo

15. april 2016

## INNSPILL TIL NTP 2018-2021(29)

Stamvegutvalget er en interesseorganisasjon mellom 3 fylkeskommuner og 16 kommuner langs E16, som har felles interesse i raskest mulig opprustning av E16 til stamvegstandard på strekningen Oslo Bergen.

Stamvegutvalget har behandlet transportetatens forslag til NTP 2018-2021(29), og har følgende

### Hovedbudskap:

#### Generelt til NTP:

- Støtter de foreslåtte hovedmål og etappemål.
- De økonomiske rammer må økes med minst 60% i forhold til basisrammen.
- Større andel av totalrammen til riksvegvegprosjekter og skredsikring.
- Den ensidige bruken av «nettonytte pr budsjettkrone» må suppleres med andre prioriteringskriterier / argumenter for å få et helhetlig vurderingsgrunnlag.

#### Om E16:

Stamvegutvalget støtter prioriteringen av en samordnet planlegging og utbygging av veg og jernbane på strekningene

- Skaret-Hønefoss
- Voss-Bergen

og at disse startes opp så snart de er planmessig avklart.

I første del av planperioden prioriteres også følgende reststrekninger mellom Hønefoss og Voss:

- Fagernes-Hande
- Kvamskleiva (rassikr.)
- Ljøsne-Tønjum
- Nærøydalstunnellen (rassikr)
- Oppheim-Voss

Felles for alle disse reststrekningene er at de har svært dårlig standard, utgjør markerte standardbrudd, har tidligere vært prioritert i NTP og har god planstatus.

Senere i planperioden utbygges de gjenstående prosjektene Hande-Øye (rest), Bjørgo-Fagernes og Hønefoss-Oppland grense.

Gjennomføringen av alle disse prosjektene gir en effektiv utnyttelse av de allerede foretatte investeringer på E16, og at vi snarlig får fullført en rimelig og rassikker veg med sammenhengende god standard og 100% sikker vinterregularitet mellom øst og vest. Dette med en veg som binder landsdeler og regioner sammen og som gir en god helhetsløsning med en fornuftig ressursbruk.

### Om Øst-Vest utredningen

Øst-Vest utredningen er et grunnlagsdokument for NTP der det er analysert tenkbare utbygginger av hovedforbindelsene mellom øst og vest

- Stamvegutvalget mener E16 må opprettholdes som en av hovedforbindelsene mellom øst og vest, og at reststrekningene fullføres i tråd med prioriteringene ovenfor.  
Stamvegutvalget ber om at det foretas en samordnet og lik utredning av alle de 4 alternative hovedveger øst-vest før saken forelegges Stortinget.
- Det bør vurderes oppstart av KVV arbeide vedrørende rask helårsforbindelse mellom Bergen og Trondheim via hhv Valdresflya og Sognefjellstunnellene og vedrørende bruløsning over Mannheller-Fodnes.

-----  
I **vedlagte notat** er det gitt nærmere orientering/begrunnelse og spesielt fokusert på supplerende prioriteringskriterier og argumenter som for en del er relatert til E16 og Øst-Vest utredningen.

Vi håper Samferdselsdepartementet er enig i våre innspill og vil vektlegge disse i arbeidet med stortingsmeldingen om NTP 2018-21(29)

Med vennlig hilsen

Stamvegutvalget  
*Vidar Eltun*  
Vidar Eltun  
(leder)

*Arne Bang*  
Arne Bang  
(sekretær)

Gjenpart sendt: [Firmapost@vegvesen.no](mailto:Firmapost@vegvesen.no)

# Vedleggsnotat til Stamvegutvalgets brev av 15.april 2016

## STAMVEGUTVALGETS INNSPILL TIL NTP 2018-29

I dette notat er det gitt supplerende opplysninger og nærmere begrunnelse til stamvegutvalgets innspill til NTP 2018-21(29) i brev av 15. april 2016

Notatet er inndelt i følgende avsnitt:

- Den økonomiske rammen må økes med minst 60 %
- Større andel til vegprosjekt og skredsikring
- Supplerende prioriteringskriterier/argumenter
- Prioriterte prosjekter langs E16
- Øst-Vest utredningen.

### Den økonomiske rammen må økes med minst 60%

Begrunnelsen for dette er bl.a. at bevilgningene til vegformål fram til NTP 2010-19 hadde en negativ trend i flere perioder, store deler av vegnettet har forfalt, det har vært en kraftig vekst i trafikkomfanget, sterk økning i drift og vedlikehold og det har vært en stor kostnadsstigning. I tillegg har det kommet nye fordyrende krav vedrørende tunneller og stadig nye rasfarlige strekninger.

Det er stor politisk forståelse for økt satsing på samferdsel, og denne er ikke blitt mindre etter at det er blitt en utflating av oljevirksomheten og et mer anstrengt arbeidsmarked.

Stamvegutvalget mener den økonomiske rammen bør økes med minst 60% av basisrammen.

### Større andel til riksvegprosjekt og skredsikring

Stamvegutvalget registrer at transportetatene i sin felles prioritering av midler foreslår relativt mye til jernbane i forhold til veg sett i forhold til transportvolumet. I tillegg bemerkes at klimaendringer og stadig mer ekstremvær tilsier økt ramme til skredsikring.

Stamvegutvalget vil gi innspill på økte andeler av totalrammen til «riksvegprosjekter» og «skredsikring»



## Supplerende prioriteringskriterier/argumenter

Stamvegutvalget har registrert at transportetatens forslag til NTP 2018-29 skiller seg fra tidligere utgaver av NTP ved at prosjektene prioriteres/rangeres etter en beregnet nettonytte pr budsjettkrone – og således mer er et teknokratisk » plangrunnlag» enn et «planforslag»

I øst-vest drøftelsene har prioriteringskriteriet vært « raskest reisetid Oslo-Bergen» og «reduerte reisetider» vært prioriteringskriteriene.

Nedenfor er det fokusert på en del supplerende prioriteringskriterier og argumenter der vi også har relatert disse til E16 og øst-vest drøftelsene:

- **Forutsigbar og effektiv transport**

E16 har 100% vintersikker fjellovergang med gode stignings- og kurvaturforhold og lite nedbør. over Filefjell – der alle vet de kommer over! Dette er svært viktig for næringslivets transport.

Med klimaendringer og stadig mer nedbør og ekstremvær blir dette og ellers forutsigbar transport stadig viktigere.

På E16 er i tillegg til de rasutsatte strekninger mellom Voss og Arna rassikringsprosjektene «Kvamskleiva» og «Nærøydalstunnellen» begge prioritert i NTP , men bør fram prioriteres i tid. Dette idet E16 ved dårlige værforhold kanskje ellers er eneste åpne øst-vest forbindelse.

På E16 er de største kødannelse på inn- og utfartsvegene til/fra byene, og som vil bli løst ved den nå prioriterte utbyggingen av Sandvika-Hønefoss og Voss-Bergen. . E16 går ennå gjennom følgende tettsteder: Nes i Ådal, Aurdal, Fagernes, Røn, Vang og Ljøsne – der kødannelse er spesielt store gjennom Fagernes i tilknytning til helge- og ferietrafikk.

- **Reduserte reisetider**

Av Øst-Vestutredningen framgår det at reisetiden Oslo-Bergen ved full utbygging er hhv:

E16 Filefjell	6.03	(-1.52)
Rv52 Hemsedal	5.39	(-1.39)
Rv7 Hardangervidda	5.11	(-1.53))
E134 Haukeli	4.59	(-3.11)

der tallene i parentes viser innsparing i reisetid ved full utbygging i forhold til dagens reisetider.

Dvs at forskjellene i reisetid mellom E16 og E134 er på i alt 1.04, og mellom E16 og Rv52 er forskjellen bare 24min. Dette var avgjørende for at Rv52 i Øst-Vest utredningen ble valgt i stedet for E16 til sammen med E134 å være de to hovedvegforbindelsene øst-vest.

Det er i denne sammenheng viktig å være klar over at det bare er 4200 ÅDT totalt på alle de 4 fjelloverganger, og bare 550 ÅDT av disse er mellom byene Oslo og Bergen. Det meste av trafikken på hovedvegene øst-vest går ikke over fjellet, men er lokaltrafikk og trafikk til andre vegsamband. E16 som binder regioner og landsdeler sammen er her ofte raskeste alternativ.

Et viktig moment er at fullføringen av E134 med arm til Bergen vil være et naturlig førstevalg for alle de som skal raskt mellom byområdene Oslo og Bergen, og at det er viktigere at det nordlige alternativet dekker trafikken mellom Vestlandet og områdene nord for Oslo på Østlandet.

- **Forhold til andre transportformer**

Mellom Oslo og Bergen har flyet en markedsandel på 52% og jernbanen 12% av persontransporten, mens det fra Sogn er større andeler med fly både til/fra Bergensområdet og Østlandet.

Bergensbanen som er landets mest trafikkerte fjerntogstrekning, vil med ny Ringeriksbane og ny Vossebane få en reisetidsreduksjon på ca 1t 40min, og på sikt en reisetid Oslo-Bergen på ned mot 4 timer - med hyppige avganger. Dette er svært positivt for de berørte distrikter – herunder også Hallingdal som får et enormt løft i transporttilbudet.

Vedrørende godstransport regnes det med en vekst på 98% på jernbane, 89% på veg og 57% på sjø.

Langs E16 mellom Hønefoss og Voss er det – bortsett fra i Flåm- ingen jernbane og sjøtransport, og E16 er den ubestridte hovedpulsåren. Her er det ingenting å hente i målsettingen om å overføre gods fra bil til bane/sjø – og generelt burde mer av investeringene på veg gå til jernbaneløse strøk.

- **Distriktshensyn**

Samferdsel er et av de viktigste distriktspolitiske virkemiddel – og er helt avgjørende for regional vekst og utvikling og for å nå flere politiske mål.

Prioriteringene i NTP må således baseres på mer enn « reisetid Oslo-Bergen», og «nyttekostnadsberegninger» for enkelt prosjekter.

- **Tilknytning til andre vegsamband – E16 binder landsdeler sammen!**

E16 har en rekke funksjoner utover å være stamveg og europaveg mellom Oslo og Bergen:

- Hovedtrase mellom det sentrale Vestland og områdene nord for Oslo på Østlandet

- Europaveg mellom Bergen –via Gardermoen- til Gavle i Sverige..

Ny tverrforbindelse Hensmoen/Nymoene-Eggemoen vil gi 4-7 km kortere reiselengde og svært gode effekter både i reisetid og høgdemeter.

- Fv33 Bjørgo-Gjøvik er hovedforbindelsen mellom det sentrale Vestlandet og Oppland/Hedmark og spesielt Mjøsområdet- med mye industri. Fv33 er i ferd med å bli realisert med god standard på hele strekningen Bjørgo-Gjøvik, og stamvegutvalget støtter opp om forslaget i NTP om at Fv33 omklassifiseres til riksveg.
  - E16 inngår i raskeste forbindelse mellom Bergen og Trondheim når Valdresflya og Sognefjellet er åpne. Valdresflya er ca 120 km kortere å kjøre enn via Lillehammer, og vil fram til E39 fullføres (for ca 260 mrd. mellom Bergen og Trondheim) også være vesentlig raskere enn denne. Stamvegutvalget vil gjenta sitt innspill til Øst-Vestutredingen om utarbeidelse KVU for Valdresflya og Sognefjellstunnellene. Parallelt med dette har både Oppland fylkeskommune og berørte kommuner tatt initiativ for å få vurdert helårsforbindelse over Valdresflya.
  - Fv53 Tyin-Årdal er ca 80 km kortere mellom Øvre Årdal og Tyinkrysset enn via Lærdal, og således sammen med E16 klart den raskeste vegen mellom industrisamfunnet Årdal og Østlandet.
  - Rv5 Lærdal-Florø har i NTP inngått i samme transportkorridor (5c) som E16, og ble i sin tid ledet inn til E16 og Lærdal grunnet stamvegvedtaket. Rv5 er en viktig forbindelse mellom Sunnfjord og Østlandet. Dette både via E16 og Rv52, og en framtidig erstatning av fergesambandet Mannhiller-Fodnes med bro, vil både øke trafikken til/fra Østlandet, og også styrke en indre riksvegforbindelse mellom Voss-Lærdal-Sogndal-Skei.
  - Stamvegutvalget vil gjenta sitt innspill på utarbeidelse av egen KVU for vurdering av Mannhiller-Fodnes.
  - E16 inngår for øvrig i raskeste forbindelse fra Oslo sentrum og spesielt områdene vest for Oslo – via Valdresflya til Nord-Gudbrandsdalen/Stryn/Geiranger. Dette har også vært beredskapsveg nord/sør på Østlandet i flomperioder i Gudbrandsdalen og Østerdalen.
- **Gulstripestrategien bør videreføres**  
 Stamvegutvalget har tidligere støttet opp om «gulstripestrategien» med å prioritere utbedring av strekninger med smal vegbredde og uten gulstripe på hovedvegnettet. Dette for å redusere flaskehals for næringslivets transporter. En stor del av reststrekningene langs E16 har vegbredde under 7m, og det er også strekninger med vegbredde under 6m. Sammen med E39 nord for Bergen og E6 ved Alta har E16 mest veg med smal vegbredde. Disse smale strekningene har også høyere ulykkes frekvens og større andeler av tungtrafikk som glir ut – og får konsekvenser for trafikkavviklingen. Gulstripestrategien prioriterer å bygge ut de dårligste strekninger på hovedvegene først – og her skiller Fagernes- Øye, Ljøsne- Tønjum og Oppheim –Voss seg klart ut.

- **Sammenhengende standard viktig**

Stamvegvedtakene har bidratt til sammenhengende utbygging av E16 fra Gudvangen, videre til Aurland og Lærdal – og har etter Lærdalstunnellen blitt videreført gjennom Lærdal og blir i 2018 fullført over Filefjell. Samtidig som E16 fra Buskerud gr nå er videreført med Fønhus-Bagn og fullføres fram til Bjørgo i 2020.

Alt dette i tråd med det Stortinget flere ganger har signalisert om videreføring gjennom Lærdal og Valdres som følge av Lærdalstunnelen.

Dette innebærer at 160 km av de 250km gjennom Sogn- og Fjordane og Oppland i 2020 vil bli fullført med sammenhengende god standard.

Det er svært gledelig at regjeringen vektlegger sammenhengende utbygging både på Skaret-Hønefoss og Voss-Arna.

Reststrekningene er Bjørgo-Øye og Ljøsne-Tønjum samt strekningene Nærøydalstunnelen og Oppheim-Voss i Hordaland. Disse har i dag svært dårlig standard, og har markerte standardbrudd i forhold til de omliggende vegsystem.

- **Trafikkmengder/nytteberegninger – kan gi et feil bilde**

Det er viktig at en får riktige anslag på trafikkmengdene idet disse gir store utslag i både nytteberegninger og i de inntrykk både beslutningstagere og trafikanter får av ulike vegstrekninger.

**Trafikkmengder over fjellovergangene**

	Øst-Vestutredningen			Alternativ tidsperiode		
	2005	2013	Vekst	2004	2015	Vekst
Filefjell	630	675	7%	584	1070	83%
Hemsedal	879	1302	57%	787	1280	63%
Hardangervidda	848	928	10%	816	1087	33%
Haukelifjell	1099	1475	31%	1280	1435	15%

Kilde: Øst Vest utredningen og vegvesen.no/trafikkdata.

Tallene for de ulike år kan være påvirket av vegarbeid, stengninger mv

E16 har i Øst-Vest utredningen kommet uheldig ut ved valg av tidsperiode der trafikkutviklingen over de 4 fjellovergangene ble presentert for tidsperioden 2005-2013 og viste bare 7% vekst (desidert lavest) for Filefjell , mens samme statistikk grunnlag for tidsperioden 2004-2015 viser 83% vekst (desidert mest) for Filefjell. Fra 2013 til 2015 hadde Filefjell og Hardangervidda vekst, mens både Hemsedal og Haukelifjell hadde tilbakegang.

Transportmodellen som brukes i nyttebergningene har for øvrig den svakhet at den leder all trafikk til raskeste rute, og vil forfordle disse i nytteberegningene.

- **Investeringer i vinterregularitet er svært kostbare pr trafikant**

Vinterdøgntrafikken (nov.-april) over alle 4 fjellovergangene er totalt bare 2800 (!), og kostnadene til å oppruste fjellovergangene til tilnærmet 100% vinterregularitet er



anslått til ca	Mill.kr
Filefjell	0 (etter2018)
Hemsedal	5000
Hardangervidda	9500
Haukelifjell	7400

Kilde: Øst-Vestutredningen

Dette betyr at kostnadene pr bil blir svært høye. Staten har for øvrig allerede satset 3.1 mrd. for at Filefjell skal være et godt alternativ de ukene det er usikre værforhold. .

- **Lave restkostnader**

I Øst-Vest utredningen framgår det at restkostnadene til de 4 hovedveger er:

Filefjell	14.8 mrd
Hemsedal	19.3 mrd (+3.0)
Hardangervidda	23.4 mrd (+3.0)
Haukeli	37.7 mrd (Inklusive arm til Bergen)

Kilde: Øst Vestutredningen

I «Riksvegutredningen 2015» er restbehovet til Filefjell i samsvar med Øst-Vest utredningen, mens restbehovet mellom Hønefoss og Gol er 3.0 mrd. høyere. I det pågående KVVU arbeidet er for øvrig kostnadsanslaget på Rv52 mellom Gol og Borlaug økt med 2-3 mrd.

Uansett er E16 vesentlig rimeligere enn de alternative vegforbindelser, og det er også viktig å nyttiggjøre seg av de allerede foretatte investeringer.

- **Tidligere vedtak og planer**

Stortingets enstemmige vedtak i 1975 om at stamvegen mellom Oslo og Bergen skulle gå over Filefjell ble fattet etter en langvarig debatt, og ble forutsatt å være et endelig vedtak – « for ikke å trekkes med den usikkerhet at det valg en nå fortar om noen år kanskje må endres»

Stamvegvedtaket ble på nytt bekreftet av Stortinget i 1992 etter at vegmyndighetene hadde foreslått først å bygge Aurland-Hol og utsette videreføringen til Lærdal/Filefjell.

Dette har senere vært godt fulgt opp fra Storting og regjering og så sent som i NTP 2014-23 ble E16 utpekt som viktigste vegforbindelsen mellom Østlandet og Hordaland/Sogn-og Fjordane.

Alle prosjekter som var inne i siste periode i NTP 2014-23 er blitt planlagt med forventet oppstart i NTP 2018-21, men alle disse er enten utsatt eller utelatt fra forslaget.

Stamvegutvalget synes det er svært positivt at det nå tas et skikkelig løft på strekningene Skaret-Hønefoss og Voss-Bergen, og håper nå at dette følges opp med parallellt å fullføre de planlagte reststrekningene mellom Hønefoss og Voss.

-----

Stamvegutvalget mener de ovenstående prioriteringskriterier og argumenter bør være et godt supplement til »nettonytte/kostnad» og »reisetid Oslo –Bergen», og at en ved raskt å fullføre E16 utløser mye av den helhetstenkning som lå bak Stortingets enstemmige vedtak i 1975 om stamveg over Filefjell.

## Prioriterte prosjekter langs E16

Stamvegutvalget mener alle de supplerende prioriteringskriterier/argumenter støtter opp om raskt å fullføre E16, og regner med at alle de budne prosjekter gjennomføres som planlagt og fullføres fram til 2020

- Sandvika- Wøyen 2019
- Bjørnum-Skaret 2020
- Bagn-Bjørgo 2020
- Øye-Eidsbru 2018
- Varpet-Smedalsosen 2017

Når det gjelder de øvrige gjenstående prosjekter er status følgende:

- Skaret-Hønefoss Gjennomføres i 2019-24 ( regjeringens forslag)
- Hønefoss-Oppland gr Ikke planlagt – relativt brukbar standard
- Bjørgo-Fagernes KVVU 2011, ennå ikke videre planlagt
- Fagernes-Hande KDP 2014 med i NTP 2010-19 og 2014-23
- Hande-Øye (rest) KVVU 2011, ennå ikke videre planlagt
- Kvamskleiva (rassikr.) RP 2015 – med i NTP 2010-19 og 2014-23 (byggekla)
- Ljøsne-Tønjum KDP 2013 – med i NTP 2010-19
- Nærøydalstunnell (rassikr.) Planlegges –med i NTP 2014-23
- Oppheim-Voss KDP 2014 - med i NTP 2014-23
- Voss-Stanghelle KVVU 2014 - God nettonytte/beløp
- Stanghelle-Arna KVVU 2014 - prioriteres bl.a. pga tunnelforkrift
- Arna-Vågsbotn Planlegges – 4 felts ringveg øst

Av de prosjekter som var inne i NTP 2014-23 er både Fagernes-Hande og Oppheim-Voss utelatt i forslaget til NTP 2018-29 , mens Kvamskleiva og Nærøydalstunnellen er utsatt i tid.

Stamvegutvalget mener at alle delstrekninger på Sandvika-Hønefoss og Voss-Bergen må prioriteres såsnart de blir planmessig avklart, og at alle reststrekninger- som tidligere har inngått i NTP portefølgen- prioriteres startet opp i første del av planperioden

De resterende strekninger på E16 planlegges med sikte på utbygging senere i planperioden:

- Hønefoss-Oppland gr -har relativt god standard
- Bjørgo-Fagernes - trefeltsveg/stor trafikk

- Hande-Øye (rest) - dårlig standard ( vegbredde ned mot 5.5m)

Vedlagt følger en strekningsvis status for hele E16 utfra NTP 2014-17 og Riksvegutredningen 2015

## Øst- Vestutredningen

Øst-Vest utredningen er et av grunnlagsdokumentene til NTP 2018-29, og er spesielt viktig for transportkorridor 5 som omfatter alle de 4 aktuelle hovedforbindelsene øst-vest.

Bakgrunn for utredningen var å analysere tenkbare utbygginger av hovedforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet – som underlag for prioriteringer framover.

Utredningen konkluderte med at det skulle prioriteres to hovedforbindelser øst-vest:

- E134 over Haukeli med arm til Bergen
- Rv52 over Hemsedal (alternativt E16)

Prioriteringen av E134 med arm til Bergen utelukket (parallellvegen) RV7 over Hardangervidda, mens Rv52 ble prioritert før E16 pga 24 min kortere reisetid mellom Borlaug og Hønefoss.

I høringsuttalelsene framkom følgende prioriteringer:

- Massiv oppslutning om E134 med arm til Bergen
- E16 og Rv52 ca. 20% hver
- Rv7 ca 15%
- Fylkeskommunene
  - Buskerud: E134 og likestilling mellom Rv7 og Rv52
  - Oppland: E134 og E16
  - Hedmark: E134 og E16
  - Sogn og FJ: E134 og Rv52 (+fullføring E16 gjennom Valdres)
  - Hordaland: E134, men også Rv7 (landsdelsbehov)

Stamvegutvalgets uttalelse konkluderte med:

*«Stamvegutvalget mener at E16 skal opprettholdes som en av hovedforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet, og det er en god strategi å fullføre reststrekningene mellom Hønefoss og Voss slik at en snart får etablert en veg med god sammenhengende standard og 100% vinterregularitet mellom øst og vest.»*

Dette supplert med bl.a :

- Fullføring av Sandvika-Hønefoss og Voss-Bergen
- Parallelt bør det vurderes tiltak på øvrige traseer.

- *Svært store investeringer til å etablere vinterregularitet for små trafikkmengder bør avventes.*
- *KVU Mannheller-Fodnes for bruløsning*
- *KVU for at Valdresflya/Sognefjellet kan etableres som raskeste helårsforbindelse mellom Bergen og Trondheim.*

Regjeringen har i desember 2015 signalisert følgende til Statens Vegvesen sitt arbeide med NTP 2018-29:

- Behov for å utvikle to ruter som vesentlig reduserer reisetiden mellom øst og vest
- E134 skal være den ene hovedforbindelsen – men det skal ikke utredes arm til Bergen.
- Det skal gjennomføres en grundigere utredning av alternativene Rv7 og Rv52 mellom Gol og Voss som beslutningsgrunnlag for valg av trase mellom Bergen og Oslo.

Dette innebærer at verken armen fra E134 til Bergen eller E16 skal utredes nærmere , og at Stortinget ikke får et reelt og samordnet beslutningsgrunnlag for å vurdere øst-vest forbindelsene.

Stamvegutvalget vil be om en samordnet og lik utredning av alle de 4 alternative hovedveger øst-vest

# STREKNINGSVIS STATUS FOR HELE E16

VEGSTREKNINGER	RIKSVEGUTREDNINGEN			HP i NTP 2014-17 (23) Mill.kr			
	LENGDE	BREDDE	KOSTNAD 2018-50	KOSTN	2014-17	2018-23	
<b>A. SANDVIKA - HØNEFOSS (4 FELT)</b>	<b>39</b>	<b>4-felt</b>	<b>6600</b>	<b>7284</b>	<b>2369</b>	<b>4915</b>	
1. Sandvika - Skaret	15	4-felt					
a) Sandvika - Wøyen				3720	1785	1935	Fullføres 2019
b) Wøyen - Bjørum							Fullført 2012
c) Bjørum - Skaret				3480	500	2980	Fullføres 2019/20
2. Skaret - Hønefoss (Ve)	24	4-felt	6600	84	84		Fullføres 2024 (Mål)
<b>B. HØNEFOSS - OPPLAND GR.</b>	<b>64</b>		<b>2300</b>				
• Nymoen - Eggemoen (tverrf)							KVU Hønefoss (pågår)
1. Hønefoss - Nymoen	5	4-felt	600				God standard- ingen plan
2. Nymoen - Oppland gr	59	2-felt	1700				Brukbar standard- ingen plan
<b>C. BUSKERUD GR - HORDALAND GR</b>	<b>248</b>		<b>8640</b>	<b>6673</b>	<b>3275</b>	<b>2518</b>	
1. Buskerud gr - Bjørgo	50	2-felt	380				
a) Buskerud gr - Fønhus							Fullført 1997
b) Fønhus - Bagn				269	269		Fullført 2014
c) Bagn - Bjørgo				1520	820	700	Fullføres 2019/20
2. Bjørgo - Fagernes S	16	2/3-felt	1400				KVU Bjørgo-Øye (2011)
3. Fagernes S - Øye S	63						Dårlig standard
a) Fagernes S - Hande		2/3-felt	2300	2230		1350	KDP 2014. Regplan avventes
b) Kvamskleiva		2-felt	500	380		380	Reg.plan (vedtatt vår 2015)
c) Hande - Turtnes (rest)		2-felt	2450				KVU Bjørgo - Øye (2011)
d) Turtnes - Øye S	3	2-felt	150				Forslag reglan nov. 2015
4. Øye S - Borlaug ( Filefjell)	40	2-felt					
a) Øye S - Eidsbru				450	420	30	Fullføres 2017/18
b) Eidsbru - Varpet				6	6		Fullført 2014
c) Varpet - Smedalsosen				1488	1430	58	Fullføres 2017/18
d) Smedalsosen - Borlaug				325	325		Fullført 2014
5. Borlaug - Hordaland gr	79	2-felt					
a) Borlaug - Ljøsne				5	5		Fullført 2010
b) Ljøsne - Håbakken	8		700				KDP 2013. Tidl. pri. i NTP
c) Håbakken - Hordaland gr			800				Fullført 2000. (Tunellarb)
<b>D. SOGN- OG FJ. GR. - VOSS</b>	<b>41</b>		<b>4200</b>	<b>3269</b>	<b>199</b>	<b>1080</b>	
1. Gudvangen - Voss V	39						
a) Nærøytunellen		2-felt	1500	1270		850	Planprogram 2014.
b) Stalheim - Oppheim		2-felt	800				KDP pågår
c) Oppheim - Voss Ø		2/3-felt	1900	1800		230	KDP ferdig
2. Voss Ø - Voss V	2			199	199		Fullført 2014
<b>E. VOSS - BERGEN</b>	<b>88</b>		<b>13300</b>	<b>500</b>	<b>20</b>	<b>480</b>	
1. Voss V - Arna	77						
a) Voss V - Vaksdal		2/3-felt	7700				KVU Voss-Arna (2014)
b) Vaksdal - Arna		4-felt	3800				Fellesplan jernbane-både veg og jernbane rasutsatt
2. Arna - Bergen (Vågsbotn)	11	4-felt	1800				KVU pågår
a) Sætre/Bjørkehaug				500	20	480	Tunnel
<b>F. TOTAL</b>	<b>480</b>		<b>35080</b>	<b>17726</b>	<b>5863</b>	<b>8993</b>	<b>(2870 etter 2023)</b>

Kilder: Riksvegutredningen 2015 - der kostnadstallene 2018-50 ikke innbefatter «bindinger» fra 2017  
 Handlingsprogrammet for NTP 2014-17 (23).