



Statens vegvesen



Møte i Interkommunalt politisk råd for Ringeriksregionen

Ingunn Foss

Prosjektdirektør Utbyggingsområde sørøst,
Divisjon Utbygging



Statens vegvesen

Toppmål Statens vegvesen

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem



Enklere reise-
hverdag og økt
konkurranssevne
for næringslivet



Mer for
pengene



Bruk av ny
teknologi



Nullvisjon for
drepte og hardt
skadde i trafikken



Bidra til å nå
Norges klima-
og miljømål



Hvem bestemmer hva vi skal planlegge og bygge?

Beslutningspunkter

Beslutningspunkter	BP1: regjeringens føringer etter KS1		BP2: SSD og anslag for KDP	BP3: SSD og anslag for reguleringsplan	BP4: investeringsbeslutning
Prosjektfaser	KVU/KS1	Mellomfase	Kommunedelplan	Reguleringsplan / KS2	Byggefase
Økonomiske rammer for fasen	Estimert kostnad (PS0) settes i BP1		"KVU-estimat" settes i BP2 av SD (PS0)	"Styringsmål" settes av i BP3 av SD (PS0)	Styringsramme (PS0) og Kostnadsramme: P85 (minus kutt) settes i BP4 av stortingset
Endringslogg faser		1	2	3	4
Oppfølging VD – SD		Hele/deler av KVU defineres som et prosjekt. Kostnadsestimat oppdateres og endringslogg beskriver overgang fra KVU til KDP	Endringslogg beskriver beslutninger og forhold som påvirker sluttprognose	Endringslogg beskriver beslutninger og forhold som påvirker sluttprognose	Endringslogg beskriver beslutninger og forhold som påvirker sluttprognose
		Kostadsestimat i denne fasen kan være grunnlag for å legge prosjekter inn i siste del av NTP	VD rapporterer hvert tertial om: prognose overstiger P65, prognose overstiger KVU-estimat med 10 % eller prognose overstiger KVU-estimat med 250 mill kr (det som inntreffer først) SD informeres dersom planen avviker mht regjeringens føringer eller måloppnåelse (samfunns mål)	VD rapporterer hvert tertial om: prognose overstiger P65, prognose overstiger styringsmål med 10 % eller prognose overstiger styringsmålet med 250 mill kr (det som inntreffer først). Samtidig rapporteres hvilke tiltak som iverksettes Dersom prognose etter gjennomførte tiltak fortsatt overstiger P65, styringsmål med 10 % eller 250 mill kr, løftes saken til SD.	VD rapporterer hvert tertial om: prognose overstiger P65, prognose overstiger styringsrammen med 10 % eller prognose overstiger styringsrammen med 250 mill kr (det som inntreffer først). Samtidig rapporteres hvilke tiltak som iverksettes Om iverksatte tiltak ikke sikrer måloppnåelse innenfor kostnadsrammen løftes saken til SD/Stortinget for ny bevilgningsbeslutning

E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2



Statens vegvesen

Hensikten med prosjektet:

- Å lage en sikker kryssing av Oslofjorden i eksisterende trase for E134
- Oppetiden i Oslofjordtunnelen økes fra 90 % til 99 % etter åpning
- Ingen alvorlig skadde eller omkomne som følge av brann i tunnelene på strekningen etter åpning
- Ingen ulykker med drepte og alvorlig skadde på E134 mellom Vassum og Verpen etter åpning

Anslått total kostnad:

5,7mrd 2022kr

Forventet utlysningstidspunkt:

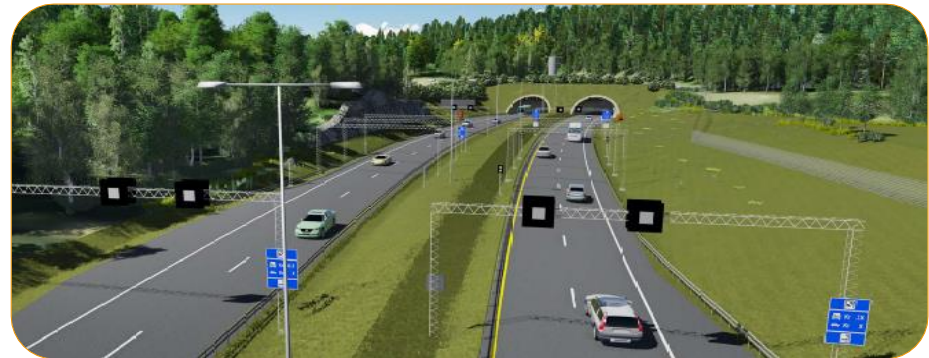
2022/2023 avhengig av stortingsvedtak

Forventet ferdig bygget:

Ferdigstilt inkludert rehabilitering eksisterende løp 2030

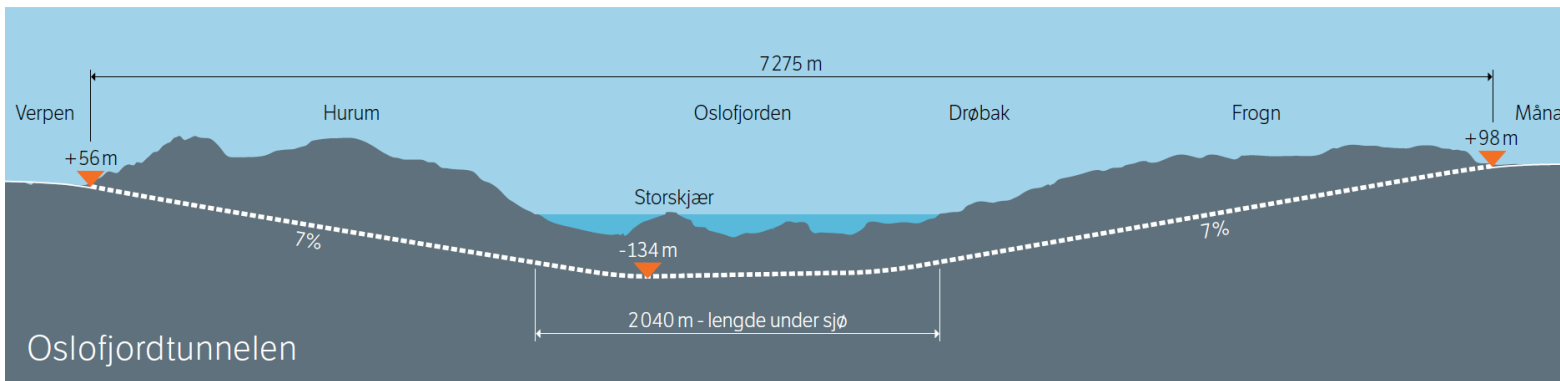
Status:

Vedtatt reguleringsplan for tunneløsning.
Venter på stortingsvedtak



E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2

- Nytt løp i Oslofjord-, Frogn- og Vassumtunnelen
- Utvide fra 2 til 4 felt mellom Vassum og Måna
- Nye to-planskryss på Måna og Verpen
- Oppgradering av eksisterende tunneler



Men før vi kommer dit.....

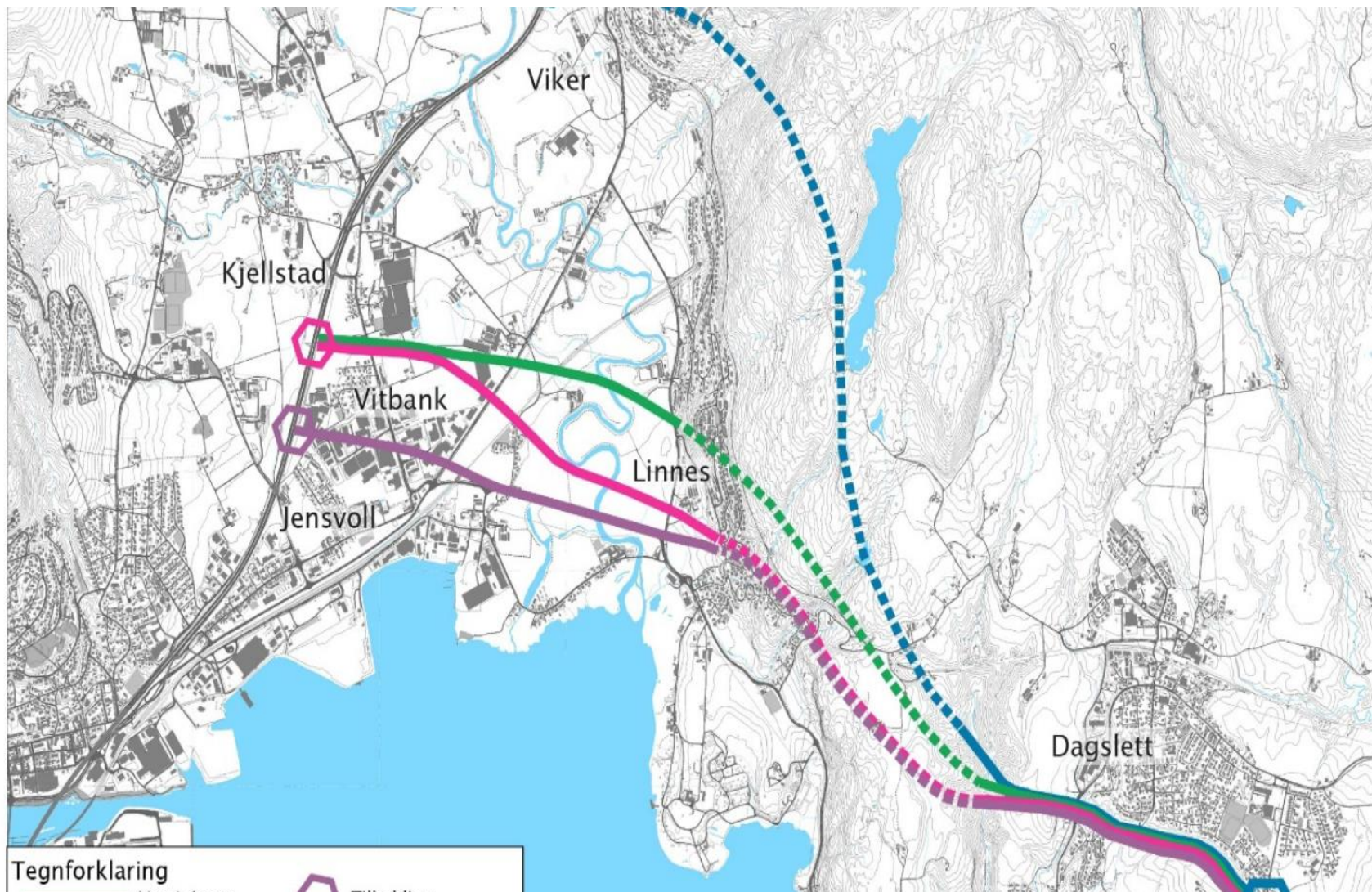


Statens vegvesen

	8/12-2021	Saken sendt Samferdselsdepartementet for fremlegging i Stortinget
		Stortinget vedtar prosjektet
	+ 1 mnd.	Konkurransesgrunnlaget kunngjøres slik at entreprenører kan melde sin interesse for å delta.
	+ 1 mnd.	Frist for entreprenører til å melde sin interesse
	+ 2 mnd.	Statens vegvesen kunngjør hvilke 3 entreprenører de ønsker å forhandle videre med.
	+ 10 mnd.	Statens vegvesen skriver kontrakt med valgt entreprenør
	+ 2 mnd.	Byggestart
	+ 5 år	Ferdigstilt nytt løp i Oslofjord-, Frogn- og Vassumtunnelen med tilhørende veier og konstruksjoner
	+ 1 år	Ferdigstilt oppgradering av Oslofjord-, Frogn- og Vassumtunnelen



E134 Dagslett-E18



Hva skjer i 2022



Statens vegvesen

- Kommunedelplan på høring
- Planen ovesesndt kommunene for vedtak før sommeren
- Vedtak på kommunedelplan forventes i løpet av høsten
- Oppstart av reguleringsplan med en gang kommunedelplanen er vedtatt.



Statens vegvesen

Rv 350 Hokksund-Åmot



.angerudbakken på rv. 350 mellom Hokksund og Skotselv. (Foto: Kjell Wold, Statens vegvesen)

Rv 350 Hokksund-Åmot kom ikke med i NTP: Nå



Statens vegvesen

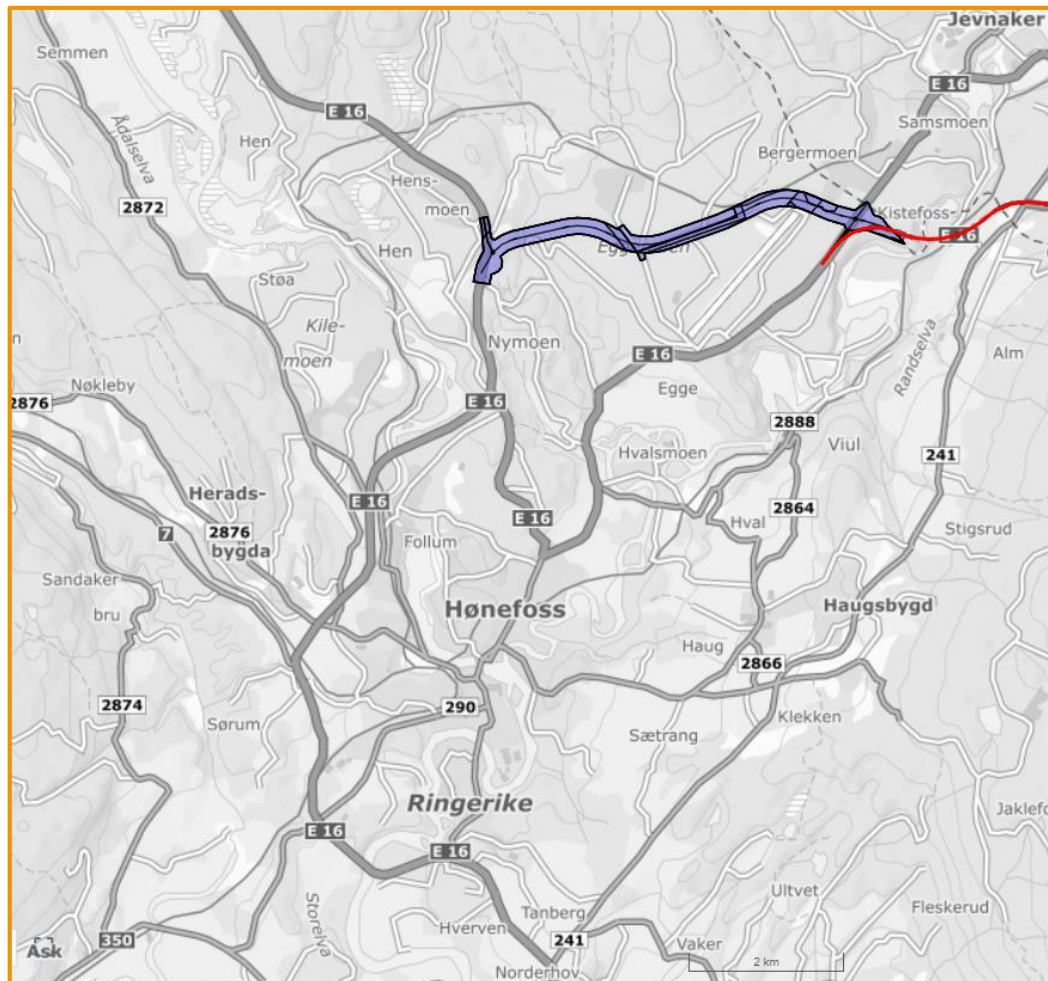
E16 Nymoen-Olum – åpnet for trafikk 7/7





E16 Nymoen-Olum

E16 Nymoen-Eggemoen



- Kommunedelplan vedtatt 11.10.2018.
- Strekningen ikke inne i gjennomføringsplan 2022-2027 pr. dd.
- Strekningen nevnt som aktuelt nytt prosjekt i perioden 2028-2033.
- I oppstartsfasen med å lage grunnlag for fastsettelse av styringsmål i 2022/2023.
- Byggestart tidligst 2026



Statens vegvesen



E16 Kvams kleiva



Åpner okt/nov 2022



Statens vegvesen

Rv 4 Roa-Gran grense/Sandvoll-Amundrud/Lygna

JULI 2022

RIKSVEG 4 PÅ HADELAND



Geir Andre Kåsin hos Entreprenørservice jobber med å borre seg ned til fast fjell i arbeidet med å fundamenterer Holmen bru. Tor Iver Steig, byggeleder i Vegvesenet, er godt fornøyd med jobben. Foto: Per Kollstad, Statens vegvesen



Planlegging rv 4



Regjering varsler strammere tider

Hva betyr dette for planlegging av rv 4?

Fra rv4-parsellen Gran-Jaren som ble åpnet i 2017. (Foto: Jarle Skoglund)

Mulig å innkorte strekningen Rv 4 Mjøsbrua - Oslo med 40 minutter

Det mener to uavhengige analysegrupper som har vurdert hvordan rv. 4 kan utvikles til en trygg og effektiv transportåre fra Mjøsbrua til Oslo.

Statens vegvesens porteføljeprioritering mai 2022

Korridor	Prosjekt	Prioritet	Modenhets	Lønnsomhet				Kostnad		Ikke-prissatte virkninger			Usikkerhet		Fullfinansiert i første seksårsperiode JA/NEI		
				NNB	NNV fra NTP, mill 2023-kr	NNV mars 2022. Mill 2023-kr	Endring i NNV fra NTP, mill 2023-kr	Prognose, mill 2023-kr	Endring fra NTP, mill 2023-kr	Samlet vurdering**	Tyngste virkning	Endring fra NTP	Samfunns-sikkerhet og beredskap	Etter-spørsel		Teknologi	
3	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 *	1	●	-2,9	-5 650	-6 513	●	-863	5 833	●	563	●	Kulturav		Robust	Robust	JA
5	E134 Røldal – Seljestad	2	●	-0,8	-752	-2 046	●	-1 295	3 339	●	0	●	Kulturav	●	Robust	Robust	JA
8	E6 Megården – Mørsvikbotn *	3	●	-0,8	-6 404	-6 439	●	-35	10 269	●	-153	●	Kulturav	Nasjonal	Robust	Robust	JA
5	E16 Hylland – Slæen	4	●	-0,9	-1 554	-1 585	●	-31	1 638	●	0	●	Landskapsbilde		Robust	Robust	JA
5	E134 Saggrenda – Elgsjø	5	●	0,7	-331	179	●	509	2 436	●	0	●	Naturmangfold	●	Noe følsomt	Robust	JA
8	E45 Kløfta	6	●	-1,2	-1 289	-1 265	●	24	1 226	●	0		Regional		Robust	Robust	JA
5	E16 Arna – Stanghelle ***	7	●	-0,9	-24 152	-23 324	●	828	14 926	●	0	●	Alle unntatt friluftsliv, by- og bygdeliv		Robust	Robust	NEI
4	E39 Ådland – Sveगतjørn (Hordfast)	8	●	0,9	13 211	12 739	●	-472	41 138	●	0	●	Alle unntatt friluftsliv, by- og bygdeliv	Regional	Robust	Robust	NEI
2	E18 Retvet – Vinterbro *	9	●	-1,4	-4 510	-4 626	●	-116	8 385	●	244	●	Naturressurser	●	Robust	Robust	NEI
4	E39 Ålesund-Molde (Møreaksen)	10	●	-0,4	-5 241	-8 049	●	-2 808	26 544	●	0		Regional		Robust	Robust	NEI
3	E134 Dagslett – E18 (Vitbank)	11	●	1,9	4 651	4 576	●	-75	4 156	●	0	●	Landskapsbilde	●	Robust	Robust	NEI
8	E10 Nappstraumen – Å	12	●	-0,8	-842	-786	●	57	1 276	●	0				Robust	Robust	NEI
4	E39 Volda – Furene	13	●	-0,7	37	-309	●	-346	1 104	●	0	●	Landskapsbilde		Robust	Robust	NEI
4	E39 Storehaugen – Førde	14	●	-0,7	-1 654	-1 922	●	-267	3 299	●	0	●	Naturressurser, naturmangfold og landskapsbilde		Robust	Robust	NEI
1	Rv. 22 Glommakryssing	15	●	-0,8	1 026	-510	●	-1 537	3 219	●	0	●	Kulturav	●	Robust	Robust	NEI
5	Rv.5 Erdal – Naustdal	16	●	-0,9	-1 573	-1 573	●	0	2 298	●	0	●	Landskapsbilde		Robust	Robust	NEI
3	E39 Ålgård – Hove**	17	●	1,2	7 199	4 517	●	-2 681	4 246	●	0	●	Kulturav/naturressurser	●	Noe følsomt	Robust	NEI
8	E8 Flyplass-tunnelen Tromsø****	18	●	-1,0	-1 404	-1 632	●	-229	1 963	●	0	●	Naturmangfold	●	Robust	Robust	NEI
5	Rv. 36 Skjelsvik – Skyggestein****	19	●	0,1	388	428	●	40	5 773	●	0				Robust	Robust	NEI
3	Rv. 19 Moss	20	●	-2,4	-4 010	-3 694	●	316	5 243	●	0				Robust	Robust	NEI

* prosjekter med besluttede kostnadenringer fra NTP 2022-2033

** E39 Ålgård - Hove: Bypakkebommer i referanse og tiltak, men ikke egne bomber på tiltaket

*** I beregningen av E16 Arna - Stanghelle er utbygging av jernbanen også med i tiltaket. Dette gjelder både i kostnader og nytte. Anleggs-kostnad i beregningen er 28 770 mill. 2023-kr, ny indeks. Det er gjennomført et nytt anslag ifm faglig grunnlag for lokalpolitisk behandling av bompengopplegget. Dette er foretøpig ikke lagt inn, som følge av manglende avtalt

**** Samlet vurdering foreligger kun for prosjekter der det er gjennomført konsekvensutredning (KU)

Rv. 36 Skjelsvik - Skyggestein: Bypakkebommer i referanse og tiltak, og egne bomber på tiltaket

E8 Flyplass-tunnelen Tromsø: Bypakkebommer inngår ikke i referanse og tiltak, og det er ikke bom på tiltaket