21.5 Korridor 5: Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

Korridorens rolle og betydning

Transportkorridoren fra Oslo til Bergen og Haugesund omfatter fem alternative øst-vest vegtraseér: E16 via Lærdal, rv 50 Hol–Aurland, rv 52 Hemsedalsfjell, rv 7 over Hardangervidda og E134 over Haukelifjell. E134 benyttes hovedsakelig for transport mellom Oslo og Haugesundsområdet, mens rv 52 er vanligste valg for tungtransport mellom Oslo og Bergen. Rv 7 er den korteste vegen mellom Bergen og Oslo og særlig viktig i reiselivssammenheng. E16 har den beste vinterregulariteten.

Bergensbanen og vegstrekningene binder Oslo-området og Bergens-området sammen, men er også viktige regionalt. Bergensbanen er av stor betydning for gods- og persontransport. Jernbanene i korridoren omfatter i tillegg Flåmsbanen, Gjøvikbanen og Randsfjordbanen.

Sjøtransport mellom Oslo og Bergen har en avstandsulempe sammenlignet med landtransport, og brukes fortrinnsvis til store bulktransporter.

Befolkningstettheten er høy i områdene på begge sider av høyfjellet, og det er en rekke byområder nær kysten som har tilknytning til korridoren. Reiseliv og tradisjonell industrivirksomhet er viktige næringer i korridoren, og disse næringene er svært transportintensive. Alle fjellovergangene har vesentlig lavere vegtrafikk vinterstid enn sommertid, og trafikken er ofte tre til fire ganger så høy om sommeren. Vinterstid skjer personreisene over fjellet for det meste med fly.

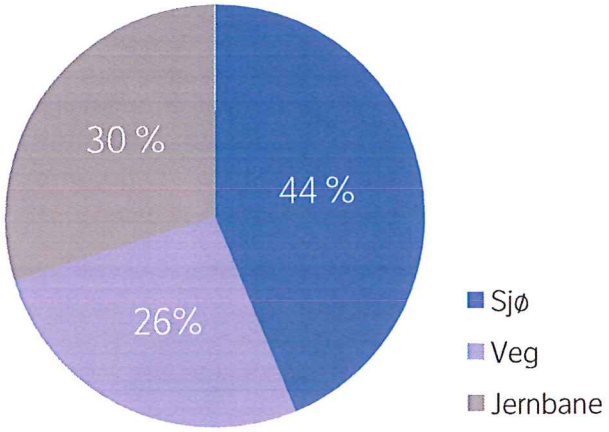
Forventet transportutvikling, transportmiddelfordeling og konkurranseforhold

Korridoren er dominert av store volumer av råolje fra Bergen til Tønsberg, raffinert petroleum fra Bergen til depot i Oslo og flytende gass fra Karmøy til Grenland. Dette bidrar til at sjøtransporten er svært viktig. Av de totale godsmengdene har sjøtransport en andel på i underkant av 45 prosent. Jernbane har en markedsandel på 30 prosent, og veg på 26 prosent. Retningsbalansen er svært skjev, det er langt større volumer som går med skip ut fra enn inn til Bergen. Det motsatte er tilfelle med landbasert godstransport.

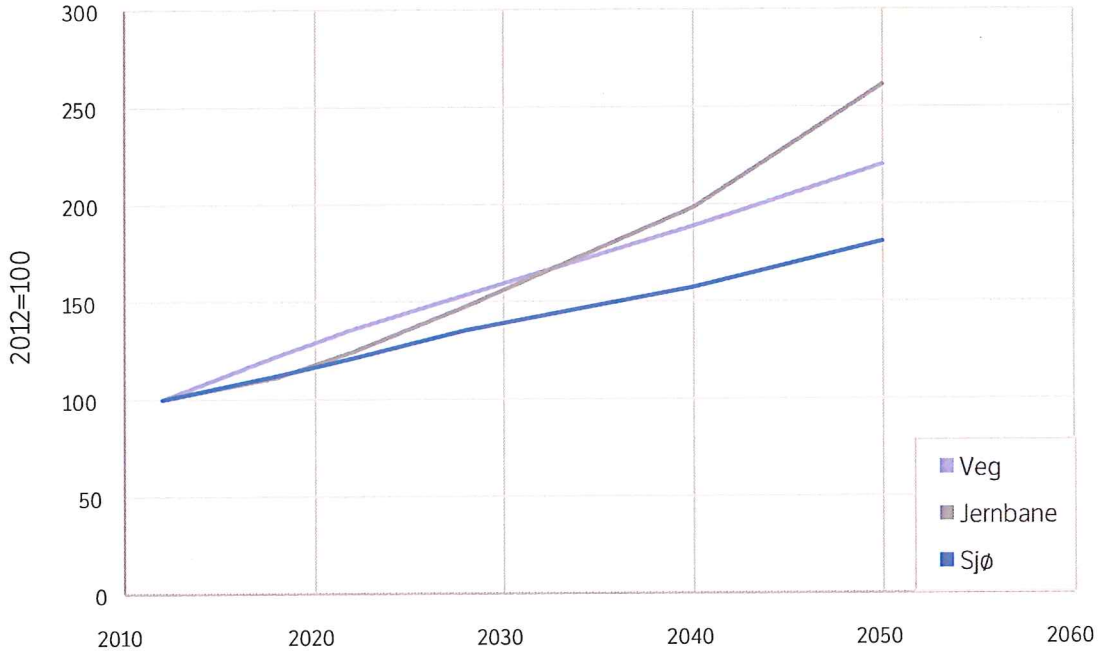
Sjøtransport utgjør 44 prosent av årlige godsmengde totalt i korridoren, jernbanetransport utgjør 30 prosent og vegtransport 26 prosent.

Godstransport til mellomliggende relasjoner består for det meste av stykkgods, men også noe tørrbulk, industrigods og raffinert petroleum, og lastebil er eneste transportløsning. Disse transportene utgjør et vesentlig mindre volum enn transporten mellom endepunktene Oslo og Bergen.

Florø
5
Førde
Rv 5 Kjøsnesfjorden
5
Rv 5 Loftesnesbrua
Sogndal
E16 Øye–Eidsbru
E16 Kvamskleiva
E16 Nærøydalen (Hylland - Sleen)
E16
Fagernes
E16 Stanghelle - Arna
Flåmsbana
52
E16 Bagn - Bjørgo
E16 Ringveg øst,
Arna-Vågsbotn
R2027 Vossebanen
Bergensbanen
7
Dobbeltspor
Stanghelle - Arna
Bergen
Rv 7 Svenkerud - Gol
Dobbeltspor
Arna - Bergen
E134 Røldal - Seljestad
E16 Skaret - Hønefoss
Oslo
E134 Vågsli-Røldal
Ringeriksbanen
E16
R2027 Østlandet
E134
E134 Gvammen - Århus
E16 Bjørum - Skaret
Oslo
Rv 13 Øvre
Lonevatn
E134
E16 Sandvika -
Wøyen
E134 Haugalandspakka
Haugesund
13
E134
Notodden
E134 Strømsåstunnelen
(nytt tunnelløp)
Rv 13 Lovareidet – Rødsliane
E134 Arm til
Husøy hamn
E134 Saggrenda - Elgsjø
E134 Seljord - Åmot
41
36
E134 Damåsen - Saggrenda
Rv 13 Ryfast
Rv 13 Melkeråna – Årdal
Rv 36 Slåttekås–Årnes
Skien
Stavanger
Rv 36 Skyggestein
– Skjelbredstrand
41
Kristiansand
0
35
70
140 km
N
Korridor 5
Lufthavn utenfor Avinor
Avinor lufthavn
Jernbaneterminal
Stamnetthavn
Sjøverts stamnett
Jernbane
Riksveg
Tiltak
Veg
Bundne prosjekt (veg)
Skred
Jernbane



Figur 24 Andel transporterte tonnmengder for godstransport i korridor 5. Oslo–Bergen



Figur 25 Grunnprognoser for godstransport. Korridor 5 Oslo–Bergen

Grunnprognosene for godstransport viser en forventet vekst for alle transportformene. Lastebiltrafikken forventes å øke med om lag 89 prosent fra 2012 til 2040, jernbanetransporten forventes å øke med om lag 98 prosent og sjøtransporten med 57 prosent.

For persontransport mellom endepunktene i korridoren har flyet en markedsandel på 52,2 prosent, bilen en markedsandel på 31,7 prosent, toget en markedsandel på 12,3 prosent og bussen har en markedsandel på 3,5 prosent.

Bergensbanen er landets mest trafikkerte fjerntogstrekning og en viktig turistbane. Bergensbanen har tilknytning til Flåmsbana som er blant de mest besøkte turistattraksjonene i landet.

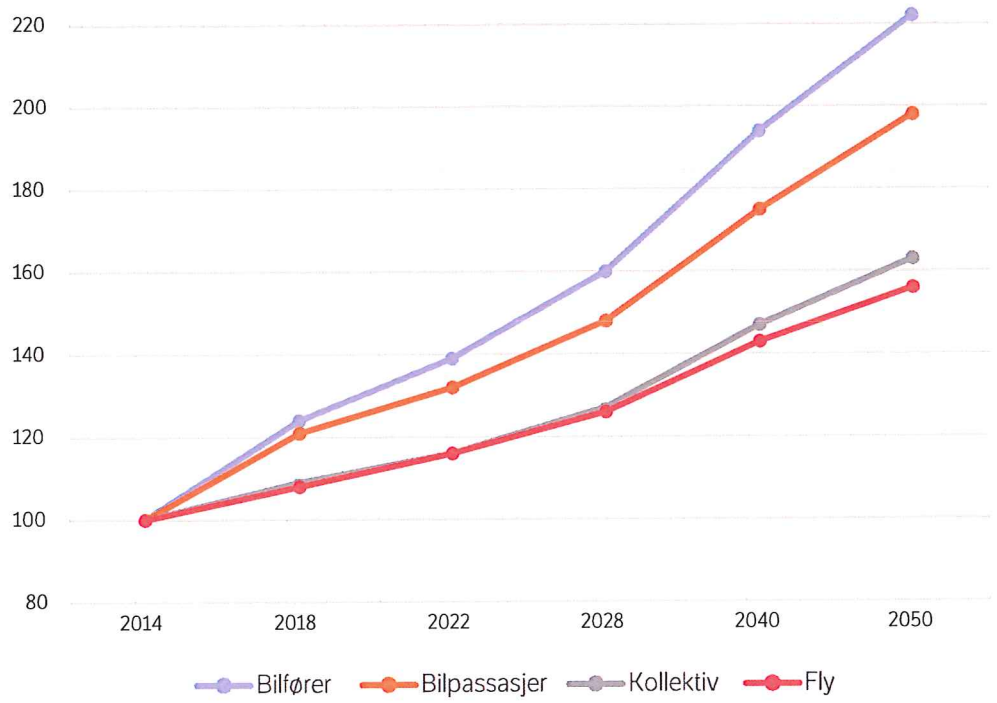
For reiser til spredtbygde områder mellom endepunktene i korridoren er bil den dominerende transportformen. Personbilen har for eksempel en markedsandel på i overkant av 80 på strekningen Oslo–

Valdres. Persontransport med jernbanen står sterkest mellom Voss og Bergen, men jernbanen har også en betydelig andel av trafikken mellom Hallingdal og Oslo selv om bruk av personbil dominerer.

Flytransport har en markedsandel for personreiser på om lag 80 prosent på relasjonen mellom indre Sogn og Bergen.

Grunnprognosene for NTP 2018–2029 for personturer med bil forventes å øke med om lag 85 prosent fra 2014 til 2040, kollektivreiser med 47 prosent, og fly med 56 prosent

I de nærmeste årene er det planlagt store infrastrukturtiltak for veg og bane med henholdsvis Ringeriksbanen/E16 og strekningen Stanghelle–Arna/E16. Dette vil gi betydelige tidsgevinster, spesielt for toget, som vil kunne gi økte markedsandeler på hele banestrekningen.



Figur 26 Prognose for antall personreiser i korridor 5. Oslo – Bergen

Flaskehalser og utfordringer

Lange partier på vegnettet i korridoren er smale og svingete, har sterk stigning og dårlig standard. Korridoren har flere værutsatte høyfjellsoverganger som tidvis har kolonnekjøring eller er stengt vinterstid. Flere tunneler har sterk stigning og krapp kurvatur. Dette gir redusert framkommelighet.

Riksvegen går flere steder gjennom byer og tettsteder hvor det er spesielt krevende å ha effektive transportkorridorer. Trafikksikkerhet er en utfordring på flere delstrekninger. Spesielt på strekningen Voss–Bergen er det mange drepte og hardt skadde i møteulykker. Her er det også mange utfordringer med sikkerhet i tunneler.

Mange punkt på riksvegene er skredutsatte, og flere steder er omkjøringsmulighetene lange eller mangler. Dette gjelder blant annet rv 13.

Bergensbanen er utsatt for vær og vind på fjellovergangen, noe som kan ha konsekvenser for trafikkavviklingen. Kapasiteten for godstransporten er også en utfordring, særlig inn og ut av Oslo og Bergen.

Risiko- og sårbarhetsvurderinger

Krevende værforhold, kritiske punkter eller strekninger og dårlige omkjøringsalternativer gir høy sårbarhet i korridoren.

Det er høy risiko for stengninger eller redusert framkommelighet vinterstid, eller i perioder med risiko for flom eller skred. Under særlig vanskelig værforhold er det oftest E16 som er den eneste av riksvegene over høyfjellet som er åpent. Rv 7 over Hardangervidda er svært værutsatt vinterstid og har i tillegg risiko for stengning på grunn av villrein. Det antas at utfordringer med flom og skred vil øke i omfang med endringer i klimaet. Det pågår utbedringsprosjekter på flere steder som er utsatt for flom og skred på E16, noe som vil redusere sårbarheten. Det er stedvise utfordringer med flom på rv 7 i Hallingdalen, mens på E134 er risikoen størst ved Mjøndalen, Tuven ved Notodden og i Sauland.

Flere steder har lange tunneler med begrensede omkjøringsmuligheter. For E16 gjelder dette strekningen mellom Bergen og Trengereid samt Lærdalstunnelen og Gudvangatunnelen. Stengning er særlig kritisk vinterstid hvor god framkommelighet på E16 er ekstra viktig. Generelt gir smale og lange strekninger økt risiko for stengning ved ulykker eller om vogntog kjører seg fast.

Bergensbanen er den banestrekningen som har flest ras- og skredulykker. Særlig er områdene i vest utsatt.

Gjennomførte KVU/KS1 i korridoren

- KVU/KS1 for Oslopakke 3
- KVU/KS1 for Buskerudbypakke 2
- KVU/KS1 for E16 Bjørgo–Øye
- KVU/KS1 for E16/jernbane Arna–Bergen
- KVU/KS1 for E134 Kongsberg–Gvammen
- KVU/KS1 for E134 Haukelifjell
- KVU/KS1 for transportsystemet i Bergensregionen
- KVU for logistikknutepunkt i Bergensregionen, desember 2015
- KVU for Voss–Arna–konseptvalutgreiing for transportløysing veg/bane, april 2014
- Supplerende utredning KVU Voss–Arna, september 2015

Investeringer i korridoren

Bundne prosjekter

Tabell 32 viser bundne prosjekter i korridor 5.

Tabell 32 Prosjektportefølje jernbane- og veginvesteringer i perioden 2018–2029 - bundne prosjekter i korridor 5 (mill. 2016-kr).

KORRIDOR 5	Lav		Basis		Middels		Høy	
	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.
Jernbane								
Vossebanen, plattformforlengelse	280		280		280		280	
Arna–Bergen	2 890		2 890		2 890		2 890	–
Bolstadøyri krysningsspor	110		110		110		110	
Ringeriksbanen			10 000		20 100		20 100	
Veg								
E134 Damåsen–Saggrenda	1 420	450	1 420	450	1 420	450	1 420	450
E134 Gvammen–Århus	870		870		870		870	
E134 Seljord–Åmot	130		130		130		130	
Rv 13 Ryfast	630	820	630	820	630	820	630	820
Rv 36 Skyggestein–Skjelbredstrand	230		230		230		230	
Rv 36 Slåttekås–Årnes	60	80	60	80	60	80	60	80
E134 Haugalandspakken	160		160		160		160	
E16 Sandvika–Wøyen	50	1 340	50	1 340	50	1 340	50	1 340
E16 Bagn–Bjørgo	750		750		750		750	
Rv 5 Loftesnesbrua	70		70		70		70	
E16 Bjørum–Skaret	1 950	3 620	1 950	3 620	1 950	3 620	1 950	3 620
E16 Stanghelle – Arna	4 000	3 800	4 500	3 800	3 500	3 800	3 500	3 800
E16 Skaret–Hønefoss			3 000	2 000	5 400	3 200	5 400	3 200
E16 Øye–Eidsbru	400		400		400		400	
E16 Varpe bru–Smedalsosen	110		110		110		110	
Sum	14 110	10 110	27 610	12 110	39 110	13 310	39 110	13 310

Jernbaneprosjekter

I planperioden fullføres oppstartet arbeid med bygging av dobbeltspor på strekningen Bergen–Fløen og videre gjennom Ulriken i ny tunnel til Arna, samt sluttføring av plattformforlengelser på Vossebanen. I basisrammen er det satt av midler til oppstart på Ringeriksbanen i planperioden. Ringeriksbanen gjennomføres som forutsatt i middels og høy ramme.

Vegprosjekter

Det er lagt til grunn statlige midler til å fullfinansiere prosjektet Varpe bru–Smedalsosen på E16 over Filefjell. Prosjektet forutsettes åpnet for trafikk før 2018. I tillegg videreføres prosjektene E134 Damåsen–Saggrenda i Buskerud, E134 Gvammen–Århus, E134 Seljord–Åmot, rv 36 Skyggestein–Skjelbredstrand og rv 36 Slåttekås–Årnes i Telemark, rv 13 Ryfast i Rogaland, E16 Sandvika–Wøyen i Akershus, E16 Bagn–Bjørgo og E16 Øye–Eidsbru i Oppland og rv 5 Loftesnesbrua i Sogn og Fjordane. Det er også satt av statlige midler til å følge opp statens forpliktelser innenfor Haugalandspakken i Rogaland.

I alle rammer er det lagt til grunn statlige midler til å gjennomføre det planlagte prosjektet E16 Bjørum–Skaret i Akershus og Buskerud. Fra basisrammen er det også lagt til grunn statlige midler til anleggs-

start på prosjektet E16 Skaret–Hønefoss i Buskerud. Fra middels ramme legges det til grunn fullføring av prosjektet i planperioden. Byggingen av ny E16 mellom Skaret og Hønefoss forutsettes gjennomført som et felles prosjekt med Jernbaneverket. Gjennomføring av begge prosjektene er betinget av at blir tilslutning til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging.

For å ivareta viktige bestemmelser i tunnelsikkerhetsforskriften er det i lav ramme lagt til grunn statlige midler til anleggsstart på prosjektet E16 Stanghelle–Arna i Hordaland. Dagens veg har generelt dårlig standard, er delvis skredutsatt og har lange og vanskelige omkjøringsveger. Prosjektet vil øke samfunnssikkerheten, trafikksikkerheten og framkommeligheten. Fra basisrammen legges det til grunn fullføring av prosjektet i planperioden. I middels og høy ramme er det planlagt samtidig og felles utbygging av veg og jernbane på strekningen. Dette vil gi mer rasjonell og mindre kostnadskrevende utbygging. Gjennomføringen av vegprosjektet er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging.

Nye prosjekter - prosjektportefølje ut fra samfunnsøkonomi

En rangering basert på samfunnsøkonomi vil gi en prosjektportefølje som vist i tabell 33.

Tabell 33 Prosjektportefølje jernbane- og veginvesteringer i perioden 2018–2029 basert på samfunnsøkonomi – korridor 5 (mill. 2016-kr).

KORRIDOR 5	NN/B*	Lav		Basis		Middels		Høy	
		Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.
Jernbane									
R2027 Vossebanen	0,01					1 090		1 090	
Godstiltak	0,00					1 750		1 750	
Veg									
E134 Saggrenda–Elgsjø	0,09					1 300	700	1 300	700
E134 Strømsåstunnelen, nytt tunnelløp	-0,01							800	800
Rv 41 S. Herefoss–Hynnekleiv	-0,39							220	
Rv 41 Treungen–Vrådal	-0,43							270	
Rv 7 Svenkerud–Gol	-0,05							1 100	
E16 Voss–Stanghelle	-0,08							1 700	5 400
E16 Ringveg øst, Arna–Vågsbotn	-0,27							1 900	2 000
Sum						4 140	700	10 130	8 900

*Netto nytte per budsjettkrone

Jernbaneprosjekter

Fra middels ramme er det satt av midler til infrastrukturtiltak for å kunne realisere Ruteplan 2027 Vossebanen, som gir et forbedret togtilbud på Vossebanen. Dette innbefatter kryssingsspor og plattformtiltak. I tillegg kommer godstiltak som kryssingsspor og oppgradering av terminalene på Minde og Nygårdstangen i Bergen.

Vegprosjekter

Fra middels ramme er det lagt til grunn statlige midler til prosjektet E134 Saggrenda–Elgsjø i Buskerud. Prosjektet forutsetter tilslutning til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging.

I høy ramme er det også lagt til grunn statlige midler til bygging av nytt tunnelløp for Strømsåstunnelen på E134 i Buskerud. Videre er det lagt til grunn gjennomføring av prosjektene E16 Voss–Stanghelle og

E16 Ringveg øst på strekningen Arna–Vågsbotn i Hordaland. Alle prosjektene forutsetter tilslutning til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging. I tillegg er det lagt til grunn gjennomføring av prosjektene rv 41 S. Herefoss–Hynnekleiv og rv 41 Treungen–Vrådal i Telemark og prosjektet rv 7 Svenkerud–Gol i Buskerud.

Nye prosjekter – prosjektporteføljе ut fra samfunnsøkonomi, samfunnssikkerhet og sammenhengende standard og utbygging.

Tabell 34 viser prosjektporteføljen når kriteriene samfunnssikkerhet og sammenhengende standard og utbygging tas med, i tillegg til samfunnsøkonomi.

Tabell 34 Prosjektportefølje jernbane-, veg- og kystinvesteringer i perioden 2018–2029 basert på samfunnsøkonomi, samfunnssikkerhet og sammenhengende standard og utbygging – korridor 5 (mill. 2016-kr).

KORRIDOR 5	NN/B	Lav		Basis		Middels		Høy	
		Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.
Jernbane									
Dobbeltspor Stanghelle–Arna	-0,82					9 300		9 300	
R2027 Vossebanen	0,01			1 090		1 090		1 090	
Godstiltak	0,00					750		750	
Veg									
E134 Saggrenda–Elgsjø	0,09			1 300	700	1 300	700	1 300	700
E134 Strømsåstunnelen, nytt tunnelløp	-0,01							800	800
E134 Arm til Husøy hamn	-0,65							270	
E134 Røldal–Seljestad	-0,88							3 500	900
E134 Vågsli–Røldal	-0,92							2 400	800
Rv 7 Svenkerud–Gol	-0,05							1 100	
E16 Ringveg øst, Arna–Vågsbotn	-0,27							1 900	2 000
Sum				2 390	700	12 440	700	22 410	5 200

*Netto nytte per budsjettkrone

Jernbaneprosjekter

Fra basisrammen er det satt av midler til infrastrukturtiltak for å kunne realisere Ruteplan 2027 Vossebanen. Det samme gjelder godstiltak. I middels og høy ramme settes det i tillegg av midler til dobbeltspor på strekningen Stanghelle– Arna for å forbedre togtilbudet samt å eliminere en rasutsatt strekning.

Vegprosjekter

Fra basisrammen er det lagt til grunn statlige midler til prosjektet E134 Saggrenda–Elgsjø i Buskerud. Prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Utbyggingen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for til delvis bompengefinansiering av prosjektet.

I høy ramme er det lagt til grunn statlige midler til bygging av nytt tunnelløp for Strømsåstunnelen på E134 i Buskerud. Dette vil føre til økt samfunnssikkerhet og økt trafikksikkerhet. Utbyggingen er betinget av at det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet gjennom den planlagte bompengeordningen for Buskerudbyen.

Videre er det lagt til grunn statlige midler til å bygging av tunnel på E134 mellom Røldal og Seljestad i Hordaland samt starte byggingen av tunnel mellom Vågsli og Røldal i Telemark og Hordaland. Denne utbyggingen vil erstatte og korte inn dagens veg. I tillegg vil det bedre vinterregulariteten på fjellover-

gangen over Haukeli. På rv 7 er det lagt til grunn statlige midler til utbedringer på strekningen Svenkerud–Gol i Buskerud. På E16 i Hordaland er det lagt til grunn statlige midler til utbygging av Ringveg øst på strekningen Arna–Vågsbotn. Prosjektet vil lede trafikken utenom Bergen sentrum på firefelts veg. Dette vil gi økt framkommelighet mellom Arna og Vågsbotn, der trafikken nærmer seg kapasitetsgrensen. Prioriteringen av alle disse prosjektene er betinget av at det blir tilslutning til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging.

I tillegg er det lagt til grunn statlige midler til utbedring av adkomsten til Karmsund havn, Husøy terminal i Rogaland. Dette vil gi bedre framkommelighet for trafikken til terminalen, samt økt trafikksikkerhet for gang- og sykkeltrafikken.

Følgende vegprosjekter i NTP 2014–2023 inngår ikke i noen av rammenivåene:
- E16 Fagernes–Hande
- E16 Oppheim–Skulestadmo

Skredsikring riksveg

Tabell 35 viser prosjektporteføljen innenfor foreslåtte rammer til skredsikring på riksveg.

Tabell 35 Prosjektportefølje skredsikring riksveg i perioden 2018–2029 – korridor 5 (mill. 2016-kr).

KORRIDOR 5	Lav		Basis		Middels		Høy	
	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.
Veg								
Rv 13 Lovraeidet - Rødsliane			760		760		760	
Rv 13 Melkeråna – Årdal					800		800	
Rv 13 Øvre Lonevatn					120		120	
Rv 5 Kjøsnesfjorden	1 230		1 230		1 230		1 230	
E16 Nærøydalen (Hylland – Sleen)			1 700		1 700		1 700	
E16 Kvamskleiva			720		720		720	
Sum	1 230		4 410		5 330		5 330	

I alle rammer er det lagt til grunn statlige midler til prosjektet rv 5 Kjøsnesfjorden i Sogn og Fjordane. Fra basisrammen er det i tillegg lagt til grunn gjennomføring av prosjektene rv 13 Lovraeidet–Rødsliane i Rogaland, E16 Nærøydalen (Hylland–Sveen) i Sogn og Fjordane og E16 Kvamskleiva i Oppland. Fra middels ramme er det også lagt til grunn gjennomføring av prosjektene rv 13 Melkeråna–Årdal i Rogaland og rv 13 Øvre Lonevatn i Hordaland.

Omtaler av nye prosjekter

Rutemodell 2027 Vossebanen

Rutemodell 2027 Vossebanen innebærer tog hvert kvarter mellom Arna og Bergen og noen minutter kortere reisetid mellom Bergen og Voss. I tillegg blir det økt kapasitet for godstrafikk og opp til tolv minutter ytterligere redusert framføringstid for enkelte persontog mellom Myrdal og Bergen.

Godstiltak

Godstiltakene innebærer oppgraderinger på Bergensbanen, blant annet ved hjelp av flere kryssingsspor og oppgradering av terminalene på Nygårdstangen og Minde i Bergen.

Stasjoner og knutepunkt
Innenfor programområdet stasjoner og knutepunkt prioriteres tiltak på Mjøndalen og Myrdal stasjon. Dette er programområdetiltak og vises derfor ikke i tabellene.

Fornyelse av signalanlegg ERTMS
Nytt signalanlegg planlegges utbygget i 2022–2023.

Dobbeltspor Stanghelle–Arna
Prosjektet vil bidra til reduksjon i reisetid, men først og fremst bedre samfunnssikkerheten på en svært rasutsatt banestrekning.

E16 Stanghelle–Arna
Prosjektet ligger i kommunene Vaksdal og Bergen i Hordaland. Prosjektet omfatter bygging av tofelts veg med flere ett-løps tunneler mellom Stanghelle og Romslo. Videre mot Arna bygges det firefelts veg med to-løps tunnel.

E16 Voss–Stanghelle
Prosjektet omfatter bygging av tofelts veg i Voss kommune i Hordaland. En vesentlig del av strekningen vil gå i tunneler. Disse bygges med ett løp. Midtrekkverk og forbikjøringsfelt bygges på veg i dagen mellom tunnelene.

E16 Kvamskleiva
Prosjektet omfatter bygging av tunnel mellom Kvam og Hugavike i Oppland, samt utbedring av tilstøtende veg. Strekningen har høy skredfaktor.

E16 Nærøydalen (Hylland–Sleen)
Prosjektet omfatter bygging av en lang tunnel mellom Hylland og Sleen for å sikre strekningen mot skred. Stekningen har høy skredfaktor. Det er i dag to tunneler på strekningen (Stalheimtunnelen og Sivletunnelen) som ikke tilfredsstiller alle krav i tunnelsikkerhetsforskriften. Disse to tunnelene legges ned når den nye tunnelen åpner for trafikk.

E16 Ringveg øst, Arna–Vågsbotn
Prosjektet ligger i Bergen kommune og omfatter bygging av firefelts veg. Den andre delen av Ringveg øst er E39 Rådal–Arna i korridor 4.

E134 Strømsåstunnelen–nytt tunnelløp
Prosjektet omfatter bygging av nytt tunnelløp i Strømsåstunnelen i Drammen i Buskerud. Dermed blir tunnelen en to-løps tunnel med nødutganger mellom løpene, noe som sikrer rask og sikker evakuering av trafikantene ved eventuell brann i tunnelen.

E134 Saggrenda–Elgsjø
Prosjektet som ligger i Buskerud mellom Kongsberg og Notodden, omfatter bygging av tofeltsveg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt.

E134 Vågsli–Røldal
Prosjektet som ligger i Telemark og Hordaland, inngår i planene for ny vintersikker veg på en strekning av E134 over Haukeli for å styrke E134 som hovedvegforbindelse mellom Østlandet og Vestlandet. Vel halvparten av strekningen legges i tunnel.

E134 Røldal–Seljestad
Prosjektet som ligger i Hordaland, inngår i planene for ny veg på en strekning av E134 over Haukelifjell. Prosjektet vil styrke E134 som hovedvegforbindelse mellom Østlandet og Vestlandet. Nesten hele strekningen legges i tunnel.

E134 Arm til Karmsund havn
Prosjektet omfatter utbedring/breddeutvidelse av dagens veg til Karmsund havn Husøy, som er stamnetthavn.

Rv 5 Kjøsnesfjorden
Prosjektet omfatter forlengelse av Støylsnestunnelen vestover til Kjøsnes i Jølster kommune i Sogn og Fjordane. Prosjektet er en videreføring av tidligere arbeid med skredsikring langs Kjøsnesfjorden. Strekningen har høy skredfaktor.

Rv 7 Svenkerud–Gol
Prosjektet ligger i Gol kommune i Buskerud og omfatter bygging av tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt.

Rv 13 Melkeråna–Årdal
Prosjektet ligger i Hjelmeland kommune i Rogaland og omfatter bygging av tunnel med tilstøtende veg for å sikre strekningen mot skred. Strekningen har høy skredfaktor.

Rv 13 Lovraeidet–Rødsliane
Prosjektet ligger i Suldal kommune i Rogaland og omfatter bygging av tunnel med tilstøtende veg for å sikre strekningen mot skred. Strekningen har høy skredfaktor.

Rv 13 Øvre Lonevatn
Prosjektet ligger i Odda kommune i Hordaland og omfatter bygging av overbygg for å sikre flere punkter mot skred. Strekningen har høy skredfaktor.

Rv 41 S. Herefoss–Hynnekleiv
Prosjektet ligger i kommunene Birkenes og Froland i Aust-Agder og omfatter utbedring av dagens veg med noe breddeutvidelse, kurveutretting og forsterkning av vegens bæreevne.

Rv 41 Treungen–Vrådal
Prosjektet ligger i kommunene Nissedal og Kviteseid i Telemark og omfatter utbedring av dagens veg med noe breddeutvidelse, kurveutretting og forsterkning av vegens bæreevne.

21.6 Korridor 6: Oslo–Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund

Korridorens rolle og betydning

Korridoren er hovedforbindelse nord-sør og er vesentlig for videre forbindelse mot Nord-Vestlandet. Vegen har koblinger til store nasjonale terminaler som Oslo og Trondheim havn, Alnabru og Gardermoen.

E6 Gudbrandsdalen og rv 3 Østerdalen er to alternative traseér nord-sør, hvor 80-90 prosent av tungtransporten velger Østerdalen mellom Oslo og Trondheim. Rv 15, E136 og rv 70 er forbindelsene mot Nord-Vestlandet og er viktig for eksport av blant annet fisk, fiskeprodukter og møbler. Strekningene har også betydning for reiselivet.

Det er utstrakt pendling i korridoren, spesielt på E6 mot Oslo og Trondheim. E6 fra Ulsberg til Melhus inngår i startporteføljen til Nye Veier AS, med unntak av en strekning i Soknedalen på om lag 7 km.

Gjøvikbanen, Dovrebanen, Rørosbanen, Hovedbanen, Gardermobanen, Solørbanen og Raumabanen inngår i korridoren. Korridoren er en viktig nasjonal godskorridor. I tillegg har korridoren persontogtilbud

3e Prosjektliste for veg fordelt på 4+2+6 år, rangert etter samfunnsøkonomi, samfunnssikkerhet og sammenhengende standard/utbygging.

Post 30 Riksveginvesteringer (mill. kr)	Bindinger	Lav ramme					Basisramme					Middels ramme					Høy ramme				
		Statlige midler				Annen finans	Statlige midler				Annen finans	Statlige midler				Annen finans	Statlige midler				Annen finans
		2018-2021	2022-2023	2024-2029	sum		2018-2021	2022-2023	2024-2029	sum		2018-2021	2022-2023	2024-2029	sum		2018-2021	2022-2023	2024-2029	sum	
Korridor 5																					
E134 Drammen - Haugesund med tilknytninger																					
E134 Damåsen - Saggrenda	x	1 420			1 420	450	1 420			1 420	450	1 420			1 420	450	1 420			1 420	450
E134 Gvammen - Århus	x	870			870		870			870		870			870		870			870	
E134 Seljord - Åmot	x	130			130		130			130		130			130		130			130	
Rv 13 Ryfast	x	630			630	820	630			630	820	630			630	820	630			630	820
Rv 36 Skyggestein - Skjelbred-strand	x	230			230		230			230		230			230		230			230	
Rv 36 Slåttekås - Årnes	x	60			60	80	60			60	80	60			60	80	60			60	80
E134 Haugalandspakka	(x)			160	160				160	160				160	160		160			160	
E134 Saggrenda - Elgsjø									1300	1300	700			1300	1300	700			1300	1300	700
E134 Strømsåstunnelen, nytt tunnelløp																		300	500	800	800
E134 Arm til Husøy hamn																			270	270	
E134 Røldal - Seljestad																		500	3 000	3 500	900
E134 Vågsli - Røldal (start)																			2 400	2 400	800
Rv 7 Hønefoss - Bu og rv 52 Gol - Borlaug																					
Rv 7 Svenkerud - Gol																			1100	1100	
E16 Sandvika - Bergen med tilknytninger																					
E16 Sandvika - Wøyen	x	50			50	1340	50			50	1340	50			50	1340	50			50	1340
E16 Bagn - Bjørgo	x	750			750		750			750		750			750		750			750	
Rv 5 Loftesnesbrua	x	70			70		70			70		70			70		70			70	
E16 Bjørum - Skaret	(x)			1950	1950	3 620		380	1570	1950	3 620		450	1500	1950	3 620	1200	750		1950	3 620
E16 Stanghelle - Arna	(x)			4 000	4 000	3 800	500	1600	2 400	4 500	3 800	500	2 500	500	3 500	3 800	500	2 500	500	3 500	3 800
E16 Skaret - Hønefoss	(x)								3 000	3 000	2 000			5 400	5 400	3 200		400	5 000	5 400	3 200
E16 Ringveg øst, Arna - Vågsbotn																			1900	1900	2 000