

## Mandat for

### Ny strategisk utredning om øst-vest forbindelsene

Det er knyttet stor nasjonal og lokal interesse til hvilke forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet som det er viktigst at satse på. Det er også framført ønsker om KVV/KS1 for flere vegforbindelser over fjellet mellom Østlandet og Vestlandet. Statens vegvesen mener derfor det er nødvendig å gjøre en overordnet utredning om øst-vest forbindelsene for å kunne ta stilling til en strategi for utvikling av øst-vest forbindelsene og til behovet for KVV/KS1 på enkelte strekninger mellom øst og vest.

## Bakgrunn

Statens vegvesen gjennomførte i 2005/2006 en strategisk utredning om øst-vest forbindelsene. Målet for denne var å bidra til å besvare spørsmål fra Stortinget om arbeidsdeling mellom vegrutene mellom øst og vest (E16, rv 7/rv 52, rv 7/rv 50 og E134). Samtidig skulle utredningen være et grunnlag for de rutevise stamvegutredningene og for en samlet strategi for utvikling av stamvegnettet.

En viktig konklusjon i utredningen var at det ikke er en reell konkurranse mellom vegnettet sør og nord for Hardangervidda, dvs. mellom E134 og de andre tre forbindelsene. Dette betyr at E134 ikke kan erstatte forbindelsene lengre nord, og at forbindelsene lengre nord ikke kan erstatte E134. Når det gjelder vegforbindelsene nord for Hardangervidda konkluderte utredningen med at totaltrafikken var relativt jevnt fordelt mellom de ulike rutene. Trafikken mellom Bergen og Oslo foretrakk rutene gjennom Hallingdal framfor E16 gjennom Valdres. På den andre siden hadde E16 best regularitet vinterstid og derigjennom en viktig betydning ved dårlig vær. Det ble også vist at rv 7/rv 52 og E16 utfylte hverandre når det gjelder den regionale trafikken mellom indre vest og indre øst. På begge rutene var den regionale trafikken større enn trafikken mellom Bergen og Oslo. Det ble derfor konstatert at regional utvikling er et viktigere argument for utvikling av vegsystemet øst-vest enn bedret framkommelighet for vegtrafikken mellom Bergen og Oslo.

Blant annet på bakgrunn av øst-vest utredningen ble både E16 og E134 utpekt å tilhøre de viktigste vegforbindelsene i Norge. Dette ble gjort både i NTP 2010-2019 og NTP 2014-2023. De andre høyest prioriterte vegforbindelsene i NTP 2014-2023 er E6, E10, E18 og E39.

Etter øst-vest utredningen er det gjennomført en KVV/KS1 for E134 over Haukelifjell. Regjeringen vedtok å planlegge for en utbygging mellom Grostøl og Vågsli. Fra forskjellig hold har det imidlertid blitt fremmet forslag om KVV for en strekning mot Bergen via Jøsendal og Jondalen for å få en rask vegforbindelse Bergen – Haukelifjell – Oslo. Etter åpningen av Hardangerbrua har også behovet for en KVV for rv 7 over Hardangervidda blitt aktualisert igjen. Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å gjennomføre en KVV for denne strekningen parallelt med øst-vest utredningen.

Lenger nord er det gjennomført KVV/KS1 for E16 Bjørge – Øye og rv 15 Strynefjellet. Det er lokalt fremmet forslag om en KVV for Sognefjelltunnelene mellom Årdal og Lom. Dagens veg over Sognefjellet er fylkesveg. I NTP 2014-2023 sier Samferdselsdepartementet at man er kjent med at det arbeides med planer for tunneler over Sognefjellet, og at departementet vil komme tilbake til saken med en vurdering av vegens status og behov for utredninger.

Statens vegvesen mener det er lite hensiktsmessig å lage frittstående KVUer for flere forskjellige strekninger uten først å ha gjort en analyse av øst-vest forbindelsene i sin helhet. Det har vært en utvikling av både infrastruktur, trafikk og planlegging etter den forrige utredningen som gjør at det er et behov for å oppdatere øst-vest utredningen fra 2006 og utvide det geografiske omfanget av denne. I et langsiktig perspektiv har også planene på en ferjefri E39 betydning for hvordan en ser på øst-vest forbindelsene.

Forrige utredning av øst-vest forbindelsene var i hovedsak konsentrert om hovedvegforbindelsene over fjellet. Det var bare en kort beskrivelse av hvilken betydning jernbane og fly hadde for både person- og godstransport over fjellet. Totalt i de studerte korridorene sto bil for halvparten av personreisene og fly for drøyt 35 prosent, mens tog hadde 10-15 prosent. På endepunktstrafikken mellom Bergen og Oslo hadde flyet to tredeler av personreisene. For gods hadde jernbanen en betydelig markedsandel på endepunktstrafikken mellom Bergen og Oslo, mens lastebil dominerte sterkt på relasjoner mellom. Statens vegvesen mener at en ny utredning av øst-vestforbindelsene bør inkludere både jernbane og fly, men at hovedfokus fortsatt må ligge på de alternative vegforbindelsene.

## Mål og hensikt

Hensikten med utredningen er å analysere hvilken betydning og funksjon de ulike øst-vest forbindelsene har nå og vil få fram mot 2050. Utredningen skal gi grunnlag for å foreslå en strategi for utvikling av øst-vest forbindelsene og å prioritere mellom forbindelsene samt for å vurdere behovet for KVUer av enkelte forbindelser/korridorer.

Utredningen skal

1. Gi et helhetsbilde av øst-vest forbindelsene og hvordan de enkelte forbindelsene samvirker og konkurrerer med hverandre i dag og i et framtidsperspektiv fram mot 2040.
  - a. Klarlegge arbeidsdelingen mellom transportformene
  - b. Klarlegge arbeidsdelingen mellom de enkelte øst-vest forbindelsene
2. Beskrive funksjonen for de enkelte øst-vest forbindelsene
  - a. Vise trafikkbelastningen i dag
  - b. Beskrive oppgaver nasjonalt, regional og lokalt for både persontransport og godstransport
3. Beskrive utfordringene for og mulighetene til å klare oppgavene og leve opp til sin funksjon.
  - a. Beskrive standarden på forbindelsene
  - b. Klarlegge utviklingspotensialet for de enkelte øst-vest forbindelsene
4. Beskrive mulig utvikling av både de enkelte forbindelsene og øst-vest forbindelsene som helhet.
  - a. Vise alternative strategier/scenarier
  - b. Analysere trafikkutviklingen (både person- og godstransport) fram mot 2050 for de alternative strategiene
  - c. Analysere kostnader og effekter, og gjøre en samfunnsøkonomisk vurdering
5. Gi grunnlag for å kunne foreslå en overordnet strategi for utvikling av øst-vest forbindelsene.
6. Gi en vurdering av behovet for KVUer for enkelte øst-vestforbindelser.

## Geografisk avgrensning av utredningen

Utredningen bør omfatte øst-vest forbindelser fra E18/E39/Sørlandsbanen i sør til E136/Raumabanen i nord. Dette betyr at følgende forbindelser inngår:

- Jernbanen:
  - Sørlandsbanen
  - Bergensbanen
  - Raumabanen
- Fly:
  - Oslo – Stavanger
  - Oslo – Haugesund
  - Oslo – Bergen
  - Oslo – Flyplasser i Sogn og Fjordane (inklusive Ørsta/Volda i Møre og Romsdal)
  - Oslo – Ålesund
  - Oslo – Molde
- Veg:
  - E18/E39 Oslo – Kristiansand – Stavanger
  - E134 Oslo – Haugesund (her må også direkte kobling mot Bergen via Jondalen diskuteres)
  - Rv 7 Oslo – Bergen
  - Rv 7/rv 52 Oslo – Hemsedal – Bergen
  - E16 Oslo – Fagernes – Bergen
  - E16/rv 5 Oslo – Fagernes – Sogndal – Førde – Florø
  - E6/rv 15 Oslo – Otta – Lom – Strynefjellet – Måløy
  - E6/E136 Oslo – Dombås – Åndalsnes – Ålesund (- E39 til Molde)

I tillegg analyseres to forbindelser som i dag er fylkesveg:

- Rv 50 over Aurlandsfjellet
- Fv 53/fv 55 Lærdal – Årdal – Fortun – Lom (Sognefjelltunnelene)

Den siste forbindelsen er jo ikke først og fremst en forbindelse mellom Øst- og Vestlandet, men er tatt med fordi behovet for å vurdere videre utredning av denne forbindelsen er tatt inn i NTP 2014-2023.

Inngående riksvegnett illustreres skjematisk i figuren på neste side. I analysene med transportmodellene inngår et mer detaljert transportnettverk for å kunne beskrive trafikkutviklingen på akseptabel måte.

Molde			
		E136	
Ålesund	E39		E6
Måløy		Rv 15	
	E39		
Florø	Rv 5		E16
	E39	E16	E16
Bergen		Rv 7, rv 7/52	
	E39		E18
Haugesund		E134	
	E39		E18
Stavanger		E39	

## Utredningsoppgaver

For å kunne oppfylle målene for utredningen er et nødvendig å analysere følgende:

- Dagens trafikkfordeling og bakgrunnen for denne (befolkning, næringsliv m.m.). Både person- og godstransport.
- Transporten over fjellet, fordeling mellom nasjonal, regional og lokal trafikk (start- og målpunkter). Både person- og godstransport.
- Utvikling av trafikken fram mot 2050 basert på scenarier for utvikling av befolkning, næringsliv og økonomi. Både person- og godstransport. Her er det behov for analyser med transportmodeller, men det er også nødvendig å bruke andre metoder for å få forståelse for utviklingen og bakgrunnen for denne.
- Funksjonen for de enkelte forbindelsene, og arbeidsdelingen mellom disse, for både dagens og framtidens forhold basert på de tre punktene ovenfor.
- Standarden på de enkelte forbindelsene sett i relasjon til trafikk og funksjon i dag og i 2050.
- Utfordringer og muligheter.

- Alternative utviklingsstrategier for enkelte forbindelser og øst-vestforbindelsene i sin helhet.
- Kostnader og effekter av disse strategiene. Samfunnsøkonomi.

Så langt som mulig bør analysene ta utgangspunkt i en oppdatering av utredningen fra 2006. Også de nasjonale reisevaneundersøkelsene og resultatene fra TØIs undersøkelse av transportmiddelbruk og konkurranseflater i tre hovedkorridorer (TØI-rapport 1147/2011) vil være et viktig utgangspunkt.

Øst-vest utredningen behandler transporten mellom Østlandet og Vestlandet, men ikke transporten i de større byområdene.

De vedtak som regjeringen ventes å fatte våren 2014 om trasévalg for og videre planlegging av ferjefri E39 vil være en viktig premisse for øst-vest utredningen.

Utredningen skal resultere i et grunnlag for å kunne ta stilling til en overordnet strategi for utvikling av øst-vestforbindelsene og en vurdering av behovet for supplerende KVUer.

## Organisering

Hovedtyngdepunktet i utredningen ligger på vegforbindelsene. Arbeidet ledes og gjennomføres derfor av personell fra Vegdirektoratet og berørte regioner i Statens vegvesen. Jernbaneverket deltar også i prosjektgruppens arbeid, mens Avinor følger arbeidet etter eget ønske og bidrar etter behov.

Det er etablert en prosjektgruppe bestående av følgende personer:

Hans Silborn, Statens vegvesen Vegdirektoratet, prosjektleder

Kjell Kvåle, Statens vegvesen Region vest, prosjektsekretær

Solveig Hovda, Statens vegvesen Region sør

André Moltubakk, Statens vegvesen Region midt

Kasia Szary-Skadell, Statens vegvesen Region øst

Jan Martinsen, Statens vegvesen Vegdirektoratet

Hanne Hvidsten, Statens vegvesen Vegdirektoratet

Gudmund Nilsen, Statens vegvesen Vegdirektoratet

Oskar Kleven, leder for NTPs transportanalysegruppe

Marius Fossen, Jernbaneverket

Helge Bontveit, Jernbaneverket Region vest

I tillegg deltar Jon Inge Lian fra Avinor ved behov.

Det bør etableres en referansegruppe med representanter for fylkeskommunene i Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Buskerud, Oppland og Møre og Romsdal.

Det skal inviteres til informasjonsmøte med et bredt spektrum av interessenter i løpet av arbeidet. Samferdselsdepartementet skal også holdes orientert om arbeidet.

Prosjektet skal rapportere til vegdirektøren/lederen for styringsgruppen for NTP. Resultatet av utredningen skal legges fram både for ELM i Statens vegvesen og den tverretatlige styringsgruppen for NTP.

## Tidsplan

Utredningsrapport fra prosjektet skal foreligge i løpet av 2014.

En mer detaljert framdriftsplan vil bli utarbeidet i prosjektet og presenteres for oppdragsgiveren.