

Innkortinger, optimaliserte traseer og høyere fartsgrenser vil kunne gi betydelig reduksjon i reisetider på vestsiden av Mjøsa, men også til østsiden via ny Mjøsbru.

En utbedring vil også styrke koblingen av området til Oslo gjennom redusert kødannelse og økt effektivitet inn mot Oslo. **Figur 5.20** viser at prosjektets regionale påvirkning på bo- og arbeidsmarked er meget stor. Ny vei vil gi en stor økning i antall arbeidstakere og kunder for alle typer arbeidsplasser i området.

Det bør bli utredet ulike vegstandarder på strekningen inkludert gjennomgående standard med økt fartsgrense. Valg av veistandard vil bli vurdert grundig opp mot fremtidig behov og effekter for samfunnsøkonomisk lønnsomhet. På strekninger med fremtidig høy ÅDT bør det planlegges for høy hastighet. Strekningen Mjøsbrua – Gjelleråsen vil forkortes og forutsatt en gjennomgående løsning med økt fartsgrense, vil kjøretiden reduseres med ca. 35 minutter. Trafikkanalyser viser at dette vil øke verdien av investeringer som nå gjøres videre nordover langs Mjøsa og i Gudbrandsdalen. Veien vil bli lagt i tunnel utenom Gjøvik, hvilket vil frigi bykjernen og strandsonen til byutvikling. Tunnelen vil bidra til innkorting, et bedre bymiljø og avlaste bysentrum med 21 000 ÅDT.

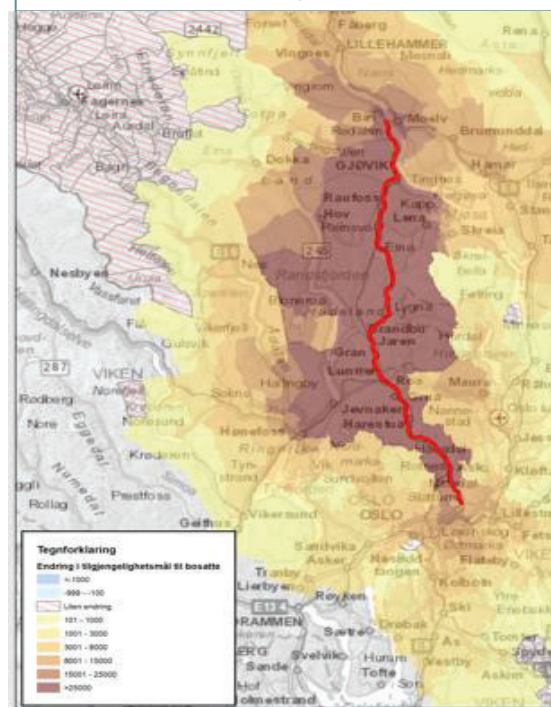
Det vurderes tunnel mellom Strekan og Harestua, med mulig innkorting på ca. 1,8 km. Strekningen kan kortes med ytterligere med en ny trasé mellom Jaren og Reinsvoll på vestsiden av Einavatnet. Det planlegges med midtdele på hele strekningen som vil forbedrer trafikksikkerheten vesentlig. I ca. 4,6 km mellom Grua og Roa er rv. 4 en del av E1,6 slik at forslagene også forbedrer deler av E16.

Området gjennom Nittedal er i dag sterkt trafikkbelastet, og byggeteknisk utfordrende. Nye Veier vil legge stor vekt på å få til en gjennomgående effektiv og rask vei med høy kapasitet i dette området. Lengst sør på

strekningen er det flere alternative utredninger som må gjøres da det her foreligger andre tilgrensende planer som vil påvirke plassering og slutt punkt for denne strekning/prosjektet. Det vises spesielt til systemanalyse for riksveiene i Groruddalen fra juli 2018. Her vurderes det blant annet å redusere kapasiteten på rv. 4 Trondheimsveien, for å ha mulighet til å senke farten og sette inn tiltak for å redusere miljølempene for nærliggende bomiljø. Samtidig anbefales en løsning med å lede trafikken fra rv. 4 mot 163 Østre Aker vei (og E6) via en ny korridor – Fossum-diagonalen. Siden det er mye uklarhet omkring planen på Oslo-siden av Gjelleråsen, har Nye Veier vurdert to alternative endepunkter for strekningen (Gjelleråsen og Grorud). Da Nye Veier mener å tilføre størst verdi til prosjekter utenfor Oslo by, har vi valgt å benytte Gjelleråsen som endepunkt i sør.

Nye Veiers reviderte estimat for strekningen med avslutning ved Gjelleråsen er 22,6 mrd. kroner.

Figur 5.20 Utvikling av bo- og arbeidsmarked. Økning i antall mulige arbeidstakere pr. arbeidsplass



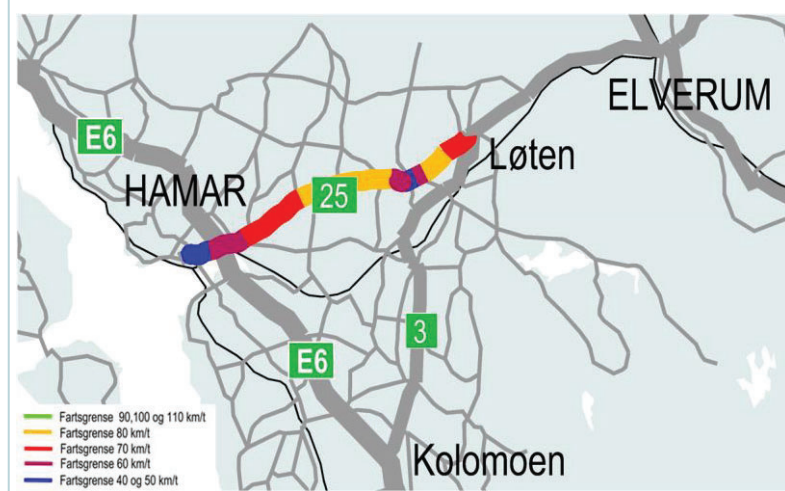
5.1.16 Rv. 25 Hamar – Løten

[Link til kartløsning - parsell 16](#)

Kapasiteten på rv. 25 Hamar – Løten er i dag et hinder for å bygge sammen et helhetlig bo- og arbeidsmarked for Mjøsregionen i aksene Elverum – Raufoss og Stange-Øyer, og spesielt for området Elverum – Hamar – Løten – Stange. Sammen med andre veiutbygginger som er under utførelse, vil utbedring av strekningen bidra til å betjene et område med til sammen ca. 200 000 innbyggere. Strekningen har høy ÅDT i dag på mellom 10 000 og 12 000 med høyest ÅDT ved Hamar. Det er også noe godstransport, med en andel tunge kjøretøy på 12 prosent. Strekningen er en del av et større bo- og arbeidsmarked med over 50 000 innbyggere, samtidig som den bidrar til et mer effektivt veisystem på indre Østlandet. Ved en utbygging vil reisetiden på strekningen reduseres med nesten 40 prosent.

Hovedutfordringen på strekningen er lav kapasitet og fart, som reduserer fremkommeligheten i området og gir betydelige køutfordringer. Strekningen har lav standard i forhold til trafikkmengden, med mange kryss og avkjørsler og en fartsgrense på 70 eller 80 km/t. De siste 10 årene er det registrert totalt 35 skadde på strekningen.

Figur 5.21 - Oversikt over strekningen Rv. 25 Hamar - Løten (17 km) med fartsgrenser



Nye Veier mener det er riktig å øke kapasiteten på hele strekningen. Høyere fartsgrense og sterkt forbedret kapasitet vil lette køproblematikken og øke fremkommeligheten i området. Færre kryss og avkjørsler fra hovedveien vil bedre trafikkavviklingen og gi færre ulykker. En ny rampe for østgående trafikk ved Brenneriroa gir også en innkorting av strekningen på 0,5 km. Totalt vil reisetiden kunne gå ned fra åtte til fem minutter.

Viktige punkter i det videre planarbeidet blir å finne en god løsning på krysset med tilslutning til rv. 3 (ved Brenneriroa), samt å finne gode kryssløsninger og optimalisert bruk av eksisterende sideveisnett.

Nye Veier har estimert en kostnad på strekningen til 1,9 mrd. kroner.

5.1.17 Forbindelse Øst – Vest

[Link til kartløsning - parsell 17](#)

Dersom nytten og kostnadene kan økes tilstrekkelig, vil en høyhastighetsvei med god kapasitet og trafikkavvikling mellom Drammen og Bergen/Haugesund bidra sterkt til forbedret samferdsel mellom øst og vest i Norge. En utbedret vei som følger dagens E134-trasé delvis, men med betydelige

innkortinger og en mulig fartsgrense på 110 km/t store deler av strekningen vil kunne gi en trasé på om lag 390 km med en reisetid under 4 timer mellom Oslo og Bergen. En slik vei vil kunne løse mange av utfordringene person- og godstransporten opplever på strekningene mellom Oslo og Bergen/Haugesund i dag, gjennom å betraktelig redusere reisetiden, forbedre standarden og øke trafikksikkerheten. I de kommende avsnittene skisserer vi først hovedutfordringene med dagens situasjon, deretter skisserer vi detaljer rundt mulige løsninger for strekningen, før vi drøfter overføring av trafikk fra andre transportmidler og nytte-effekt fra en ny øst-vestforbindelse.

Strekningen Oslo – Bergen/Haugesund binder sammen Norges to største byer, i tillegg til andre store befolkningsområder på Øst- og Vestlandet. Antall reisende mellom byene Oslo og Bergen/Haugesund er i dag stor, og det forventes en ytterligere vekst fremover. Trafikken på de fire fjellovergangene på riksveiene mellom Oslo og Bergen er ca. 4400 ÅDT, mens den for fly og jernbane er ca. 5000 og 2200 ÅDT (ikke direkte sammenlignbare tall da ÅDT beregnes som antall biler for vei og passasjerer for fly/jernbane).

Figur 5.22 Oversikt over E134 Øst-vest forbindelse med fartsgrenser



Utenom fly, finnes det ingen raske reisemåter mellom Oslo og Bergen i dag. Dette medfører at forretningsreisende velger fly. En stor del av togtrafikken består av ferie- og fritidsreisende, mens godstransporten i høy grad fraktes på vei. De eksisterende veistrekningene mellom Oslo og Bergen/Haugesund frakter i dag både betydelig person- og godstransport, der over 70 prosent er persontransport. Det finnes fem hovedruter mellom Oslo og Bergen, men forholdene på veiene er utfordrende med tanke på formålene de tjener. Overordnet preges alle strekningene av vanskelige værforhold, manglende sikkerhetstiltak og lange omkjøringsalternativer som gjør trafikken utsatt i perioder med vedlikehold, ulykker eller andre uønskede hendelser.

Strekningen E134 fra Oslo -området til Bergen tar i dag over syv timer. Veien har 1/3 av totaltrafikken mellom Oslo og Bergen/Haugesund (hovedsakelig persontransport til Haugesund), men forholdene på strekningen er utfordrende med lange partier og tunneler preget av bratte svinger og krapp kurvatur. I tillegg har strekningen dårlig vinterregularitet. Det samme gjelder rv. 7, som er den korteste strekningen mellom Oslo og Bergen og derfor en viktig rute for persontransport mellom de to byene. Rv. 52 er den viktigste strekningen for tungtransport, men med forhold som ikke er spesielt egnet for slike kjøretøy. Veien kjennetegnes av store stigninger og ujevnt terreng.

Mulige løsninger for utbygging på strekningen

En fremtidig oppgradert øst-vest forbindelse bør kobles til Bergen for å bidra til å redusere reisetiden mellom Norges to største byer. Ved søk etter den mest kostnadseffektive veiruten som kan tillate en hastighet på 110 km/t mellom Oslo-området og Bergen, har Nye Veier identifisert to aktuelle hovedtraséer:

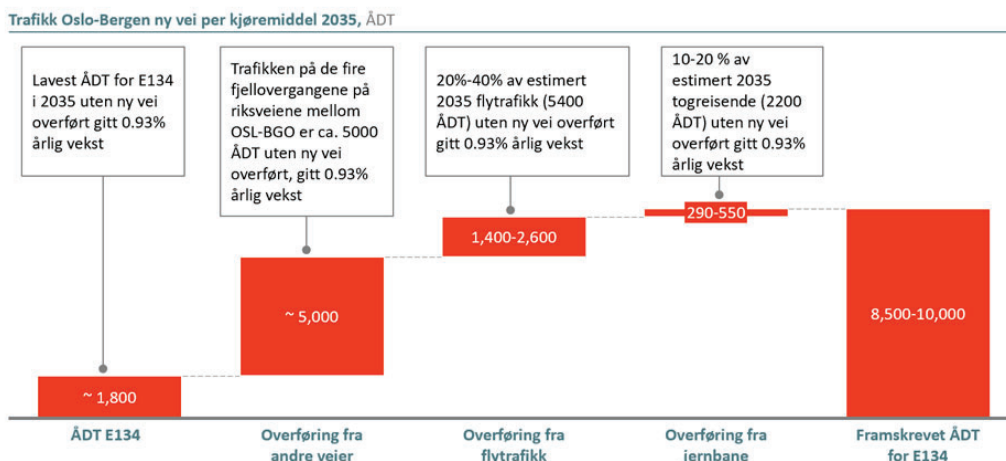
- En nordre trasé som går nordvestover fra Oslo, på sørsiden av Tyrifjorden og Krøderen og videre opp mot Rødberg og Dagali før den dreier vestover og videre i stor grad følger Rv. 7 mot Bergen.
- En søndre trasé som i stor grad følger E134 fram til Skare og derfra tar nordover mot Bergen

Av disse er det den søndre traseen som har størst potensial for utnyttelse av eksisterende veinett. Det er også denne som har minst konfliktpotensial med miljøverdier, og som har klart størst potensial for trafikantnytte, da den dekker flere områder med større befolkningstetthet. Det er derfor gjort et videre arbeid med å finne de beste korridorene for denne traseen.

Foreløpige utredninger viser at reisetiden mellom Sandvika og Bergen med en slik utbygging kan reduseres til ca. 3,5 t. Nye Veier skisserer i de kommende avsnittene ikke én konkret trasé (flere vurderinger må gjøres), men overordnet ser vi mulighet for en «sørlig» og en «nordlig» trasé, der deler av eksisterende E134-strekning vil benyttes frem til Skare for begge. Nordre trasé passerer Odda, krysser Folgefonna nasjonalpark og Hardangerfjorden, før den når Bergen. Strekningen kan bidra til å knytte sammen bo- og arbeidsmarkedet i for eksempel Odda (med ca. 6 800 innbyggere) og Bergen. Traseen vil antagelig bli noe lenger enn den sørlige (ca. 20 km), med en ytterligere reisetid på 11 minutter (fartsgrense 110km/t). Dette vil øke total reisetid fra Oslo til Bergen med ca. seks prosent. I utbyggelsen av den sørlige traseen kan koordinering med strekning E39 Stord – Os skape en sterkere kobling mellom Oslo, Bergen og Haugesund. Den totale kostnaden for traseen er anslått til mellom 120 og 150 mrd. kroner.

For disse prosjektene er det potensial for å redusere kostnadene ved å søke etter nye traseer med mindre omfang av tunneler og bruer. I tillegg er det potensial for å øke nytten ved å korte inn strekningen og legge til rette for høyere fart enn det som er forutsetningene i NTP og KVVU-er pr. i dag.

Figur 5.23 Forventet overføring av trafikk fra andre veier, fly og jernbane til en ny E134



Kilde: nasjonal transportplan 2022 – 2033, Statens vegvesen – vegkart, utredning om forbindelser mellom Østlandet og vestlandet.

Nytteeffekter og overføring av trafikk

Kombinasjonen av teknologisk utvikling og etablering av en raskere og bedre veistrekning vil føre til at fly- og togtrafikk i stor grad overføres til vei, Figur 5.23 bryter opp de ulike elementene som viser den totale overføringen av trafikk til en ny E134 høyhastighetstrasé. Merk at disse tallene avviker noe fra Oppdrag 3, der forventet utvikling i trafikken av eksisterende E134 korridor, uten en utbedring av traseen ble analysert.

Overordnet drives disse endringene av at teknologi gjør veitransport mer klimavennlig, mer behagelig og rimeligere enn det er i dag, relativt til fly og jernbane.

Overføring av flytrafikk: Forskjellen i reisetid mellom bil og fly vil i stor grad elimineres ved utbyggelse av den nye traseen, noe som vil føre til økt antall reisende på strekningen;

- Flyruten mellom Oslo – Bergen er i dag en av de ti mest trafikkerte i Europa, med en høy andel persontransport (52 prosent). Dette skyldes i stor grad lang kjøretid mellom byene
- Vi tror veitransport kan ta ca. like lang tid som fly, at kostnaden ved å kjøre bil vil være ca. 10-40 prosent av kostanden ved å fly (avhengig av antall passasjerer i bilen) og at komforten vil være høyere
- En flyreise til/fra Bergen og Oslo tar i dag i overkant av 2,5-4 timer (inkl. transport til/fra flyplass) og koster vanligvis rundt 1000-1500 kroner. Sammenlignet koster det rundt 750 kroner⁸ å kjøre en diesel/bensin-bil fra Oslo til Bergen. Denne kostnaden er betydelig lavere for el-biler, og vil altså uansett kun være omtrent 150 kroner per person i en diesel/bensinbil dersom det kjøres full bil. I tillegg vil man unngå bytte av transportmiddel, mens man på fly må gjøre 2-3 bytter

Overføring fra jernbane: Prognosene viser at veksten i antall tonn for veitransport vil øke langt sterkere enn veksten på jernbane. Teknologiske endringer kan forsterke denne utviklingen. For persontransport vil teknologiske endringer påvirke valg av transportmiddel.

- Togtransporten mellom Oslo – Bergen, med en reisetid på 6 timer og 45 minutter, består i stor grad av turist- og fritidsreisende. En typisk togbillett for voksne til/fra Bergen koster i dag ca. 600 kroner
- Skiftet i godstransportvolumer fra jernbane til vei vil først og fremst være drevet av veitransportens styrkede konkurranseposisjon, med en overføring på 10-20 prosent innen 2035 for persontransport og opp mot 40 prosent i 2050. Veitransport blir et alternativ som i økende grad er klima- og miljøvennlig, etter hvert som den eksisterende bilparken skiftes ut med nullutslippskjøretøy

I sum betyr disse faktorene at en ny øst-vestforbindelse vil overføre betydelig trafikk til vei, spesielt etter hvert som teknologiutviklingen stimulerer til dette. En ny øst-vestforbindelse har hittil primært blitt diskutert i lys av en lang tidshorison. Gradvis utbygging av deler av strekningen vil imidlertid også kunne være aktuelt, spesielt for deler av strekningen med kort tilbakebetalingstid. F.eks. kan strekningen nærmest Bergen være aktuell for utbygging i parallell med E39-utbedring, dersom sammenfallende traséer velges for de to prosjektene. For å gjøre disse vurderingene blir det allikevel viktig å ha et pålitelig estimat for hvor stor del av nytte-effekten som er avhengig av overføring av trafikk fra fly og tog – en betydelig del av nytteverdien vil først realiseres når man får redusert total reisetid Oslo – Bergen mot fire timer (eller lavere) og vei blir konkurransedyktig mot fly. Uansett tidshorison, vil Nye Veier bidra i arbeidet med videreutvikling av løsninger og potensial for en ny øst – vest-forbindelse.

Nye Veiers forlag til prosjekter i ny NPT på strekningen

Utredningene som er gjennomført viser at en mulig høyhastighets veiforbindelse mellom øst og vest vil i stor grad kunne følge dagens E134-trasé. Nye Veier anbefaler derfor å planlegge for ar nye prosjekter på E134 planlegges med tanke på at utbyggingene kan inngå i et framtidig høyhastighetsnett. Eksempel på dette er tunnelprosjekter som planlegges med doble tunnellop for å oppfylle tunnelsikkerhetsforskriften. Hvis disse tunnelene planlegges med kurvatur for høyhastighet vil

⁸ Antatt ca. 400 kroner i drivstoff og ca. 350 kroner i bompenger