

Vedlegg 3

NTP 2025 – 2036

Supersider

E134 Oslofjordforbindelsen

E134 Røldal–Seljestad*)

E6 Megården–Mørsvikbotn*)

E39 Smiene-Harestad

E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)

E10 Nappstraumen-Å*)

E134 Dagslett-E18

Rv.22 Glommakryssing

E134 Saggrenda-Elgsjø

*) Endringer og opprettinger i tekst etter 3. oktober er merket med rødt.

Prosjekt: E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt 03.10.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 1 ble åpnet i juni 2000 og er en alternativ vei forbindelse utenom Oslo mellom E6 og E18 i tidligere Akershus og Buskerud. Strekningen er en to-feltsvei med 3 ett-løps tunneler, der Oslofjordtunnelen er den lengste med 7,3 km. Oslofjordtunnelen er en undersjøisk tunnel med ekstra felt i stigningene. Ved stengning av Oslofjordtunnelen er omkjøring via Oslo eller ferje Moss-Horten. For Frogn- og Vassumtunnelen er det omkjøringsmuligheter på lokalveinettet. ÅDT i Oslofjordtunnelen er 10 400, i Frogn og Vassumtunnelen 14 600.

Tiltaksutløsende behov: Oppfylle krav i tunnelsikkerhetsforskriften om rømningsveier for Oslofjord- og Frogn-tunnelen. Dette ivaretar også forutsetningen fra byggetrinn 1 om at utbygging av strekningen skal skje i takt med trafikkutviklingen. Det har vært flere alvorlige hendelser i tunnelen, samtidig som tunnelen svært ofte må stenge av andre grunner.

Om prosjektet: Prosjektet består i å utvide eksisterende E134 mellom Verpen og Vassum fra 2 til 4 felt. Det bygges nytt løp i Oslofjord- og Frogn-tunnelen med tverrforbindelser for hver 250 meter, slik at det ene løpet kan benyttes som rømningsvei ved hendelser i det andre.

Vil du vite mer:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/prosjekt/oslofjordforbindelsen/>

Samfunns mål:

- Redusere samfunnets belastning på grunn av redusert fremkommelighet på E134 som en følge av hendelser i Oslofjordtunnelen

Effekt mål:

- Økt fremkommeligheten på E134
- Økt sikkerhet for trafikantene på E134

Reisetidsreduksjon:

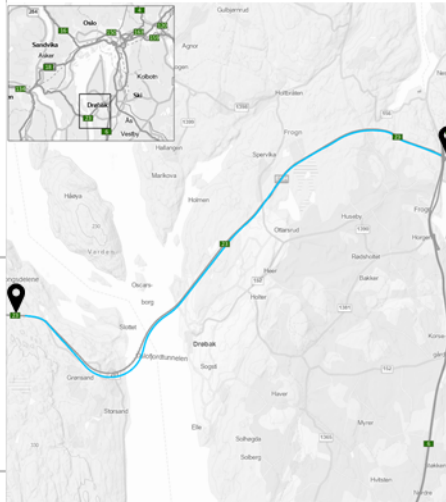
1,6 min. for lette kjøretøyer
1,4 min. for tunge kjøretøyer

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Fakta

Strekning: E134
Kommuner: Frogn og Asker
Fylker: Viken
Omfang: 14 km vei
Planstatus: Vedtatt reguleringsplan
Finansiering: 68% bompengandelen

NTP: Omtalt i
NTP 18-29 og
NTP 22-33



Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	Sannsynlig bane	Høy bef. vekst			
-4 403	-4 312	-3 068	-3 931	-1,1	-0,7	Ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	-190	(udiskontert, inkl. m.v.a) [mill. NOK]
Operatøرنytte	157	P50 7 063
Det offentlige	-3 864	Forventningsverdi 7 096
Samfunnet for øvrig	-505	P85 8 072

Ikke-prissatte virkninger (ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering	Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende vei fra 2- til 4 felt. Dette gir generelt mindre virkninger på ikke prissatte konsekvenser enn bygging av vei i ny trase. Konsekvensen for kulturminner er vurdert mest negativt, dette gjelder normale funn i form av bosetningsspor, kokegrop, veganlegg, rydningsrøyslokalitet. Alle kulturminner er pr. i dag utgravd og frigitt.								
Landskapsbilde	Noe negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Ubetydelig konsekvens	Naturmangfold	Noe negativ konsekvens	Kulturarv	Middels negativ konsekvens	Naturressurser	Ubetydelig konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte		Indirekte	Endring CO ₂ e-utslipp, Transport, drift og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto dekar inngrep i		
	Direkte	Indirekte			Verdifullt naturområde	All natur	Dyrketmark
Anleggsfasen	23	98		-2,1	5	275	27
Arealbruksendringer	1	0		NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drept og hardt skadde, åpningsåret		
Drift og vedlikehold	0	-5			-0,64		
Endret trafikkomfang	-13	105		Lav bane	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?		
Totalt	11	197		Standard	Prosjekt i distriktsnorge		
I det norske Klimaregnskapet	11	81		Høy bane	-		

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Prosjekt: E134 Røldal-Seljestad

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 03.10.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Dagens vei er ofte stengt vinterstid, da sterk stigning og skarpe svinger fører til at store kjøretøyer setter seg fast og hindrer annen trafikk. Dagens tunneler oppfyller ikke tunnelsikkerhetsforskriften. ÅDT i dag er omtrent 2 300 med 16 % tunge kjøretøyer.

Tiltaksutløsende behov: Sterk stigning, krappe svinger og tunneler med lav standard gir redusert fremkommelighet, spesielt vinterstid.

Prosjektet: Det skal i hovedsak bygges en ny tunnel på omtrent 12,7 km, i tillegg til tilkøpling til dagens vei i overkant 1 km på hver side. Ny vei vil gi 6,4 km innkorting sammenlignet med dagens vei. I tillegg gir ny vei jevnere stigning. **Prosjektet eliminerer 7 skredpunkter og to strekninger som er utsatt for naturfare (snøfokk).**

Vil du vite mer:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e134vagsliseljestad/roldal--seljestad/>

Samfunns mål:

- Å gi samfunnet en god trafikkåre mellom øst- og vestlandet med trygg fremkommelighet gjennom hele året
- Å redusere tids- og transportkostnader mellom viktige næringsrike deler av vestlandet og sentrale deler av sør- og østlandet.

Effekt mål:

- Reduksjon i kjøretid og kjørekostnader grunnet slakere stigninger, bredere vei, bedre kurvatur og sikt og innkorting av vei
- Ingen stenging grunnet fastkjørte kjøretøyer om vinteren og dermed økt trafiksikkerhet
- Reduksjon i utslipp av klimagasser
- Reduksjon i støypåvirkning

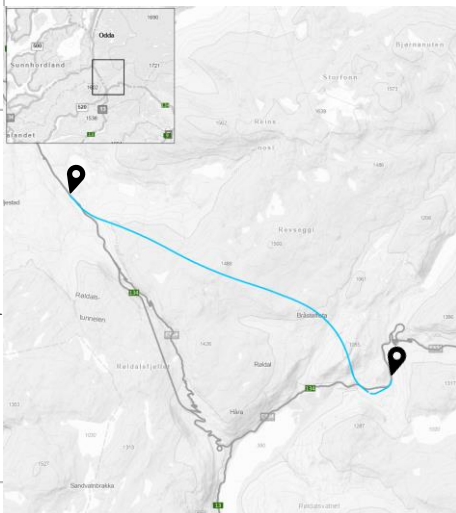
Reisetidsreduksjon:

10,3 min. for lette kjøretøyer
12,5 min. for tunge kjøretøyer

Fakta

Strekning: E134
Kommuner: Ullensvang
Fylker: Vestland
Omfang: 15,3 km
Planstatus: Vedtatt reguleringsplan
Finansiering: 17% bompenger

NTP: Omtalt i NTP 22-33



Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	Sannsynlig bane	Høy befv.vekst			
-1 685	-2 497	-1 780	-1 712	-0,5	-0,4	Ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	2 517	(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]
Operatørnytte	0	P50 4 086
Det offentlige	-3 581	Forventningsverdi 4 136
Samfunnet for øvrig	-621	P85 4 925

Ikke-prissatte virkninger (ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering	Kulturarv - kullgroper knyttet til jernproduksjon.								
Landskapsbilde	Noe negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Positiv konsekvens	Naturmangfold	Noe negativ konsekvens	Kulturarv	Noe negativ konsekvens	Naturressurser	Noe negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte		Indirekte	Endring CO ₂ e-utslipp, Transport drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]
Anleggsfasen	21	64		-2,4
Arealbruksendringer	12	0		NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]
Drift og vedlikehold	0	37		
Endret trafikkomfang	-109	-95		Lavbane -1 700
Totalt	-76	7		Standard -1 685
I det norske klimaregnskapet	-76	54		Høybane -1 430

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Verdifullt naturområde	Netto dekar inngrep i		Dyrket mark
	All natur		
386	89	16	
Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret			
	-0,07		
Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge		Grupper som opplever vesentlig forverring?	

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Prosjekt: E6 Megården-Mørsvikbotn

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 03.10.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Eksisterende E6 mellom Megården og Mørsvikbotn har 16 tunneler og generelt lav standard. Flere tunneler er trange og tilfredsstillende ikke tunnelsikkerhetsforskriften. Strekningen har bratte stigninger og ved stengninger er omkjøringstiden elleve timer.

Tiltaksutløsende behov: Prosjektet vil redusere risiko for uforutsette hendelser som medfører stengt vei, særlig på vinterstid. Ev. omkjøring via Sverige.

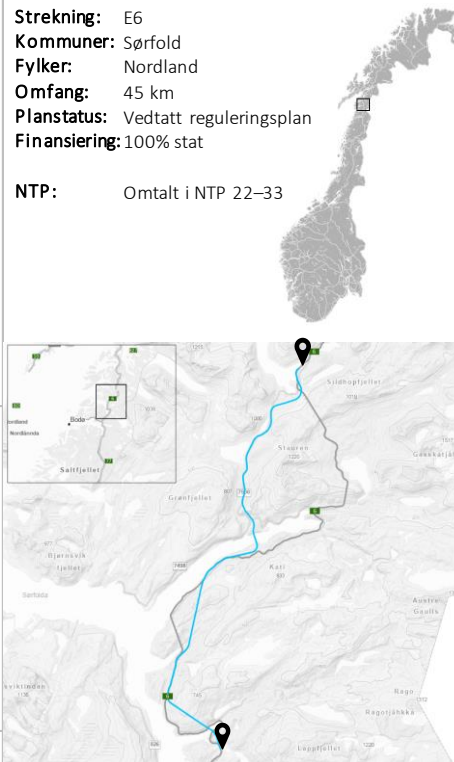
Prosjektet: Det inngår 10 tunneler, samlet lengde inkl. portaler ca. 23,5 km, 2 større bruer (Tørrfjord og Leirfjord) samt en rekke mindre konstruksjoner. **Prosjektet eliminerer 3 skredpunkter på riksvei.** Bygges som tofelts vei med fartsgrense 90 km/t. Ny E6 vil redusere omkjøringstid ved stengninger til under en time.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e6sorfold/>

Fakta

Strekning: E6
Kommuner: Sørfold
Fylker: Nordland
Omfang: 45 km
Planstatus: Vedtatt reguleringsplan
Finansiering: 100% stat

NTP: Omtalt i NTP 22–33



Samfunns mål: E6 Fauske-Mørsvikbotn skal i 2040 ha et transportsystem som fremmer regional utvikling i landsdelen og regionen, og gir gode vekstvilkår for nordområdenes næringsliv. Innen 2025 skal strekningen oppfylle europeiske sikkerhetskrav for veitunneler.

Effekt mål:

- Redusere reisetid og gi gode forbindelser for nærings- og persontransport
- Bedre regularitet og robusthet
- Omkjøringstid ved stenging skal oppfylle retningslinje Samros vei
- Klimagassutslipp skal ikke øke
- Reduksjon av alvorlige ulykker med 20 %

Reisetidsreduksjon:

- 14 min. for lette kjøretøyer
- 14 min. for tunge kjøretøyer

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK) Sannsynlig				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	bane	Høy bef.v.ekst			
-7 617	-8 306	-7 543	-7 540	-0,7	-0,7	Ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
			(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]	
Trafikant- og transportbrukernytte	4 878		P50	12 413
Operatørnytte	0		Forventningsverdi	12 515
Det offentlige	-10 425		P85	14 948
Samfunnet for øvrig	-2 070			

Ikke-prissatte virkninger (ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering	De største konfliktene for parsell Megården-Sommerset er inngrep i vassdragsnatur i Tørrfjordelvområdet og krigsfangeleiren ved Kalvika. For parsell Leirfjorden- Mørsvikbotn er det konflikter mht. grotter i Bonnådalen og hensynet til flyttleier for reindrifta. Det er tatt inn hensynsoner i plankartet med tilhørende bestemmelser for å ivareta flyttleier. Videre vil det bli utført avbøtende tiltak som flytting av anleggsveier og å redusere rigg og anleggsareal for å ta vare på registrerte grotter og krigsfangeleiren.									
	Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Noe negativ konsekvens	Naturmangfold	Middels negativ konsekvens	Kultur-arv	Stor negativ konsekvens	Naturressurser	Middels negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]		

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte		Indirekte	Endring CO ₂ e-utslipp, transport drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto dekar inngrep i		
					Verdifullt naturområde	All natur	Dyrket mark
Anleggsfasen	27	135		-1,4	1029	2488	57
Arealbruksendringer	164	0		NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drept og hardt skadde, åpningsåret		
Drift og vedlikehold	0	19			-0,07		
Endret trafikkomfang	-85	-100		Lav bane	-7 913	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?	
Totalt	106	55		Standard	-7 617		
I det norske klimaregnskapet	106	95		Høy bane	-7 388		

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Prosjekt: E39 Smiene-Harestad

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 03.10.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Eksisterende E39 fra Eiganestunnelen til Harestadkrysset er tofeltsvei, og tilfredsstillende ikke krav til riksvei med dagens trafikkmengde. Veien har ujevn kurvatur med flere uoversiktlige kryss og avkjørslser. Strekingen har tidvis fremkommelighetsproblemer, er ulykkesutsatt og har et mangelfullt tilbud for gående og syklende.

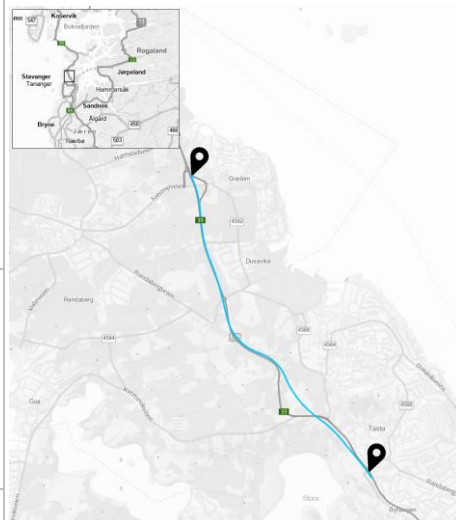
Tiltaksutløsende behov: Behov for sammenhengende firefeltsvei mellom eksisterende Eiganestunnelen og kommende Rogfasttunnelen, som begge har firefeltsvei.

Prosjektet: Prosjektet er i grove trekk dagsonen mellom Eiganestunnelen i Stavanger og Rogfasttunnelen i Randaberg, totalt ca. 4,8 km firefelts vei. Harestadkrysset, som knytter Rogfast til eksisterende veinett, inkluderer ca.1 km av E39. Harestadkrysset er regulert i separat reguleringsplan og vedtatt i 2015. Resten av strekingen på ca. 3,8 km blir regulert i planen for E39 Smiene-Harestad.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39smieneharestad>

Fakta

Streking: E39
Kommuner: Stavanger, Randaberg
Fylker: Rogaland
Omfang: 4,8 km vei
Planstatus: Reguleringsplan under arbeid
Finansiering: 56 % bompengandel
NTP: Omtalt som mulig prosjekt i andre periode for NTP 22-33



Samfunns mål: Hovedmålet med prosjektet er å sikre en god og trafiksikker kyststamvei og ferjefri E39 mellom Kristiansand og Trondheim med lik standard, som også sikrer at lokal trafikk kommer godt fram. Prosjektet skal løse transportbehovet for alle trafikantergrupper.

Effekt mål:
 - Bedre kost/nytte for bruker og samfunnet.
 - Reduksjon i kjøretid og -kostnader.

Reisetidsreduksjon:

1,9 min. for lette kjøretøyer
 1,6 min. for tunge kjøretøyer

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	Sannsynlig bane	Nullvekst			
162	-836	-111	-111	0,1	0,0	Ikke prissatte virkninger påvirker samlet samf.øk. nytte i negativ retning

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte	3 833		(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]	
Operatørnytte	0		P50	4 644
Det offentlige	-3 188		Forventningsverdi	4 684
Samfunnet for øvrig	-483		P85	5 283

Ikke-prissatte virkninger (ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering	Kulturav har størst negativ konsekvens. Dette har konsekvenser for 12 automatisk freda kulturminner, av typen dyrkingsspor og bosetnings- og aktivitetsspor. Prosjektet er redusert i omfang, og antall berørte kulturminner er redusert til 6-7 kulturminner. Endelig frifigelse hos Riksantikvaren vil bli avklart før reguleringsplan kan vedtas.									
Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Noe negativ konsekvens	Naturmangfold	Ubetydelig konsekvens	Kulturarv	Stor negativ konsekvens	Naturressurser	Middels negativ konsekvens	
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]		

Klimavirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte		Indirekte	Endring CO ₂ e-utslipp, Transport drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]
	Direkte	Indirekte		
Anleggsfasen	4	17		1,0
Arealbruksendringer	20	0		NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]
Drift og vedlikehold	0	19		
Endret trafikkomfang	32	184		Lavbane 186
Totalt	56	220		Standard 162
I det norske klimaregnskapet	56	49		Høybane 48

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Verdifullt naturområde	Netto dekar inngrep i		Dyrket mark
	All natur		
0	24	398	
Endring i antall drept og hardt skadet, åpningsåret			
	-0,16		
Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge		Grupper som opplever vesentlig forverring?	

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Prosjekt: E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget

Utfylt: 27.11.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: E39 er en viktig transportåre. Veiforbindelsen mellom Ådland og Sveгатjørn har flere ferjestrekninger og har varierende veistandard som gjør at reisetiden er lang.

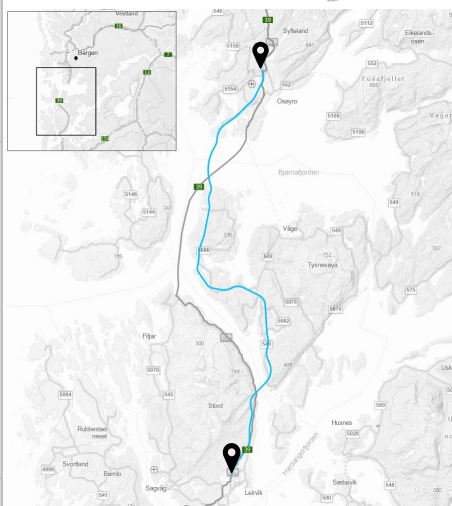
Tiltaksutløsende behov: Ny E39 mellom Ådland og Sveгатjørn skal gi en enklere, tryggere og raskere reisevei for trafikanter og næringsliv.

Prosjektet: Den nye veien blir planlagt som en ferjefri, firefelts motorvei med en fartsgrense på 110 km/t. Det vurderes å gå ned på veistandard for 90 og 100 km/t. Ny vei er planlagt fra Ådland i Stord kommune i sør via bru over Langenuen. Videre nordover på vestsiden av Tysnes til bru over Bjørnafjorden og i tunnel til Kolskogen i Bjørnafjorden kommune, der blir veien koblet sammen med E39 Sveгатjørn-Rådal.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39stordos/>

Fakta

Strekning: E39
Kommuner: Stord, Tysnes,
Fylker: Bjørnafjorden
Omfang: 55 km ny vei
Planstatus: Statlig reguleringsplan under arbeid
Finansiering: 29% bompengandelen
NTP: Omtalt i NTP 22-33



Samfunns mål: Samfunns målet fra KVV E39 Aksdal - Bergen ble godkjent av Samferdselsdepartementet, er videreført fra kommunedelplanen til reguleringsplan:
 "Haugalandet og Sunnhordland skal i 2040 vere knyttet nærmere sammen med Midthordland, og Stavanger og Bergensområdet skal i 2040 vere knyttet nærmere sammen"

Effekt mål:

- Kortere reisetid
- Bedre mobilitet mellom de involverte kommunene
- Ingen møteulykker og lavere ulykkesfrekvens
- Gående/syklende på nye bruer over Langenuen

Reisetidsreduksjon:

48,6 min. for lette kjøretøyer
42,9 min. for tunge kjøretøyer

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	Nullvekst	Høy bef. vekst			
-895	-4 874	-751	1 911	0,0	0,0	Ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte	30 031		(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]	
Operatørnytte	-229		P50	49 695
Det offentlige	-24 973		Forventningsverdi	50 192
Samfunnet for øvrig	-5 724		P85	59 501

Ikke-prissatte virkninger (ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering	Det er gjennomført ny KU-vurdering av brulanding i nord, det er derfor to KU på strekningen. De største konfliktene er knyttet til delstrekning Ådland-Gjøvåg, derfor presenteres denne. De største konfliktene er naturmangfold, kulturarv og naturressurser. Samferdselsdepartementet har bestilt utredningen om økologisk kompensasjon. Skal inngå i saksutredningen når KDD vedtar reguleringsplanen og som grunnlag for eventuell avgjørelse om økologisk kompensasjon.								
Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Middels negativ konsekvens	Naturmangfold	Stor negativ konsekvens	Kulturarv	Stor negativ konsekvens	Naturressurser	Stor negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

	Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]		Endring CO ₂ e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	
	Direkte	Indirekte		
Anleggsfasen	67	595	8,4	
Arealbruksendringer	285	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	
Drift og vedlikehold	0	83		
Endret trafikkomfang	439	-993	Lav bane	-605
Totalt	791	-315	Standard	-895
I det norske klimaregnskapet	791	354	Høy bane	-2 537

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

	Netto dekar inngrep i		
	Verdifullt naturområde	All natur	Dyrket mark
	936	3336	176
Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	-0,31		
Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge	Grupper som opplever vesentlig forverring?		

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Prosjekt: E10 Nappstraumen-Å

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 03.10.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Prosjektet skal øke regulariteten og forbedre trafikksikkerheten. Eksisterende vei har lav standard og er skredutsatt. De siste årene har manglende mulighet for parkering for turister ført til fremkommelighetsproblemer.

Tiltaksutløsende behov: Store deler av strekningene har lav standard og mangler gul midtlinje. Vegen har mange flaskehalsar og er utsatt for naturfareelementer som skred, vind og bølger. Strekingen er Nasjonal turistveg, og deler av E10 i Lofoten inngår i Nasjonal sykkelrute.

Prosjektet: Omfatter sikring av 7 skredpunkter mot snøskred, fjerne 2 naturfarepunkter og 3 flaskehalsar. I tillegg inngår utbedring av eksisterende vei og gul midtlinje der utbedringer foretas.

Vil du vite mer:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e10nappa/>

Samfunns mål:

Samfunns målet fra KVV er videreført og vil gjelde for delprosjektet:

- Lofoten skal i 2060 ha et transportsystem som knytter regionen bedre sammen, opprettholder god kontakt til naboregionene og Bodø, og gir god tilgjengelighet til og fra Oslo og utlandet
- I utviklingen av Lofotens fremtidige transportsystem skal regionens særegne verdier styrkes.

Effektmål:

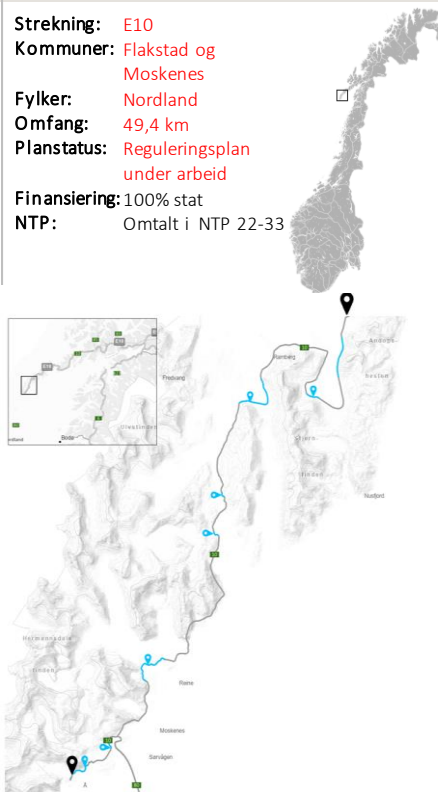
- Redusere reisetid
- Ikke lengre reisetid med vei og ferje til naboregionene og Bodø
- Et mer robust transportsystem

Reisetidsreduksjon:

5,3 min. for lette kjøretøyer
5,8 min. for tunge kjøretøyer

Fakta

Strekning: E10
Kommuner: Flakstad og Moskenes
Fylker: Nordland
Omfang: 49,4 km
Planstatus: Reguleringsplan under arbeid
Finansiering: 100% stat
NTP: Omtalt i NTP 22-33



Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	Sannsynlig bane	Høy befolkningsvekst			
-220	-313	-231	-207	-0,2	-0,2	Ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte	1 307		(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]	
Operatørnytte	0		P50	1 563
Det offentlige	-1 260		Forventningsverdi	1 626
Samfunnet for øvrig	-267		P85	2 142

Ikke-prissatte virkninger (ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering	Skal utredes, forberedelser pågår									
Landskapsbilde	Ikke vurdert	Friluftliv/by- og bygdeliv	Ikke vurdert	Naturmangfold	Ikke vurdert	Kulturarv	Ikke vurdert	Naturressurser	Ikke vurdert	Ikke vurdert
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]		

Klimavirkninger

	Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]		Endring CO ₂ e-utslipp, Transport drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]
	Direkte	Indirekte	
Anleggsfasen	2	7	-0,1
Arealbruksendringer	36	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]
Drift og vedlikehold	0	1	
Endret trafikkomfang	-6	-7	Lav bane -211
Totalt	32	2	Standard -220
I det norske klimaregnskapet	32	5	Høy bane -258

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Verdifullt naturområde	Netto dekar inngrep i	
	All natur	Dyrket mark
39	111	22
Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret		
	-0,01	
Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge		Grupper som opplever vesentlig forverring?
		-

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Prosjekt: E134 Dagslett-E18, Viken

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 03.10.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Dagens E134 mellom Dagslett og E18 tilfredsstillende ikke gjeldende krav til riksvei med dagens trafikkmengde. Hverken veibredde, kurvatur, avkjørsler, kryssløsninger eller fartsgrense er tilfredsstillende. Lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk skaper miljø- og trafikksikkerhetsproblemer for dem som bor langs strekningen.

Tiltaksutløsende behov: Se over.

Om prosjektet: Det planlegges ny firefelts vei etter H3-standard, men med fartsgrense 90 km/t.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e134dagslette18/>

Fakta

Strekning: E134
Kommuner: Lier og Asker
Fylker: Viken
Omfang: 6,7 km
Planstatus: Vedtatt kommunedelplan
Finansiering: 58% bompengandelen
NTP: Omtalt i NTP 22-33



Samfunns mål: Strekningen Dagslett – kryss E18 er en viktig del av en nasjonal veikorridor (hovedveiforbindelse mellom E6 i Akershus til Haugesund i Rogaland), samt en viktig regional vei for å kunne avlaste trafikksystemet i Oslo. Prosjektet skal binde sammen hovedveisystemet fra E134 Dagslett - kryss E18 på en god og fremtidsrettet måte med god trafikksikkerhet og kapasitet som ivaretar god trafikkavvikling og forutsigbar fremkommelighet på hovedveisystemet (den nasjonale veien).

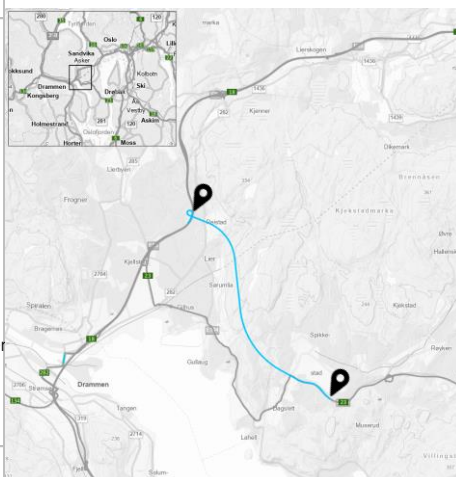
- Gi sammenhengende god standard på E134
- Bedret trafikksikkerhet på strekningen
- Gi forutsigbar fremkommelighet på E134

Effekt mål:

- Forutsigbar kjøretid og ingen forsinkelse på E134
- Reduserte transportkostnader
- Ingen møteulykker og ulykkesfrekvensen skal reduseres
- Skadeprosjekt skal reduseres

Reisetidsreduksjon:

4,2 min. for lette kjøretøyer
 4,4 min. for tunge kjøretøyer



Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	Sannsynlig bane	Høy befv.vekst			
-897	-1 893	-1 070	-1 253	-0,3	-0,2	Ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	2 880	(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]
Operatørnytte	-62	P50 5 995
Det offentlige	-3 382	Forventningsverdi 6 067
Samfunnet for øvrig	-332	P85 7 148

Ikke-prissatte virkninger (ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering	Største konflikter er beslag av dyrka mark og naturmangfold knyttet til kryssing av Daueruddalen.								
Landskapsbilde	Noe negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Positiv konsekvens	Naturmangfold	Middels negativ konsekvens	Kultur-arv	Noe negativ konsekvens	Naturressurser	Noe negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte		Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp, transport drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]
Anleggsfasen	8	31			0,7
Arealbruksendringer	13	0			NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]
Drift og vedlikehold	0	19			
Endret trafikkomfang	56	312	Lavbane		-870
Totalt	77	363	Standard		-897
I det norske klimaregnskapet	77	78	Høybane		-1 074

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Verdifullt naturområde	Netto dekar inngrep i		Dyrket mark
	All natur		
53	111	80	
Endring i antall drept og hardt skadet, åpningsåret			
	-0,29		
Regional fordeling: Prosjekt i distrikt Norge		Grupper som opplever vesentlig forverring?	

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Prosjekt: Rv. 22 Glommakryssing

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: XX.XX.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Store trafikale utfordringer med mye kø og forsinkelser i morgen- og ettermiddagsrush. Forsinker busstrafikken. Eksisterende bru har korrosjonsskader og betongskader som etterhvert vil kreve stort vedlikehold.

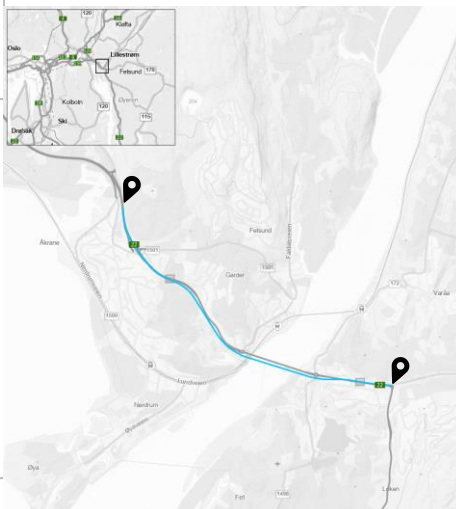
Tiltaksutløsende behov: Bedre kapasitet og ny bru over Glomma.

Prosjektet: Ny 4-feltsvei i eksisterende korridor mellom Garderveien i vest og Kringenkrysset i øst, med rundkjøringer som kryssløsninger i innkjøring til Fetsund sentrum på vestsiden av Glomma og Sundetkrysset på østsiden av Glomma. Gang- og sykkelvei på hele strekningen med eget fortau for gående på deler av strekningen. Ny skråstagbru på 600 meter over Glomma med to tårn. Støytiltak og busslommer. Stabiliseringstiltak der det er kvikkleire i grunnen.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/riksveg/rv22glommakryssing/>

Fakta

Strekning: Rv. 22
Kommuner: Lillestrøm
Fylker: Viken
Omfang: 3,1 km
Planstatus: Reguleringsplan under arbeid
Finansiering: 56% bompengandel
NTP: Omtalt i NTP 22-33



Samfunns mål:

- Prosjektet skal bidra til å bedre fremkommeligheten for kollektiv- og næringstrafikken langs rv. 22 over Glomma og inn mot Lillestrøm
 - Det skal tilrettelegges for god tettstedsutvikling i Fet og grunnlaget for kollektivtrafikk, sykkel og gange skal styrkes.

Effekt mål:

- Halvering av antall personskadeulykker fra 13 til 6 i en periode på 10 år etter ferdigbygget vei
 - 7 minutter kortere reisetid i rushtiden mellom kryss Garderveien og Kringenkrysset
 - Tilrettelegge med gode løsninger for gående og syklende med en ambisjon om at 80 % av brukerne er fornøyd med ny løsning

Reisetidsreduksjon:

5,1 min. for lette kjøretøyer
 5,1 min. for tunge

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	Høy befor.vekst	Nullvekst			
-580	-1 365	-14	-284	-0,3	-0,2	Ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	1 871	(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]
Operatørnytte	0	P50 3 981
Det offentlige	-2 072	Forventningsverdi 4 019
Samfunnet for øvrig	-379	P85 4 643

Ikke-prissatte virkninger (ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering De største konfliktene langs traseen er i forbindelse med områder som må stabiliseres på grunn av kvikkleire, og at Fetsund lenser er fredet samt at eksisterende bru skal rives. Det vil bli utført avbøtende tiltak som restaurering av stabiliseringsområder og ved Fetsund lenser som skal istandsettes når anlegget er ferdig.

Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Middels negativ konsekvens	Naturmangfold	Stor negativ konsekvens	Kultur-arv	Stor negativ konsekvens	Naturressurser	Middels negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp. Transport drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]
Anleggsfasen	3	42	-0,6
Arealbruksendringer	6	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]
Drift og vedlikehold	0	6	
Endret trafikkomfang	-37	58	Lav bane -586
Totalt	-28	106	Standard -580
I det norske klimaregnskapet	-28	43	Høy bane -491

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Verdifullt naturområde	Netto dekar inngrep i	
	All natur	Dyrket mark
87	170	21
Endring i antall drept og hardt skadet, åpningsåret		
	-0,02	
Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge		Grupper som opplever vesentlig forverring?
		-

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Prosjekt: E134 Saggrenda-Elgsjø

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 03.10.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Tofeltsvei med stigninger på over 8 %, kombinert med veldig skarpe kurver og få forbikjøringsmuligheter. Strekingen over Meheia er en flaskehals, særlig for tungtransport vinterstid. Dagens vei er ulykkesbelastet (30 personskadeulykker med 3 drepte og 8 hardt skadde i perioden 2012-2021). Årsdøgntrafikken (ÅDT) på dagens vei er 5 300 med 14 % andel tunge kjøretøyer.

Tiltaksutløsende behov: Se beskrivelsen av dagens situasjon

Prosjektet: Parsellen er en naturlig videreføring av E134 Damåsen–Saggrenda som åpnet sommeren 2020. Ny to-/trefeltsvei og fartsgrense 90 km/t (gjeldende reguleringsplan gir mulighet for smal firefelts vei med fartsgrense 110 km/t). Ingen tunneler, men to litt større bruer. Går parallelt med dagens E134, men på motsatt side av vassdraget.

Vil du vite mer:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e134meheia/reguleringsplan/>

Samfunns mål:

- Effektiv og trafikkikker vei som del av nasjonal hovedveg øst–vest
- Utvikle Kongsberg–Notodden-området som tettere bo- og arbeidsmarked. Et prosjekt med positiv netto nytte

Effekt mål:

- Unngå stengt vei pga. ikke planlagte hendelser
- 5,5 minutter kortere reisetid på strekingen
- Redusert sannsynlighet for møteulykker og alvorlige utforkjøringsulykker
- Reduserte bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet

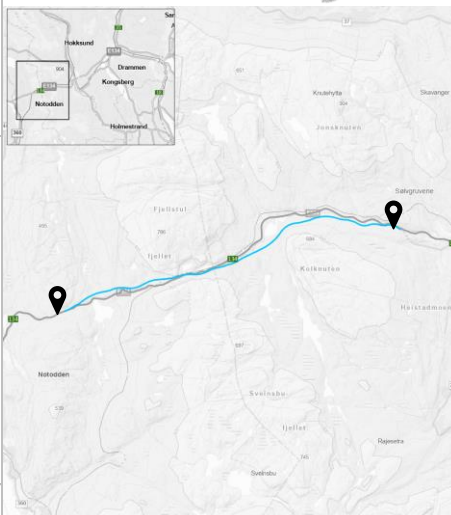
Reisetidsreduksjon:

- 3,8 min. for lette kjøretøyer
- 3,4 min. for tunge kjøretøyer

Fakta

Streking: E134
Kommuner: Kongsberg, Notodder
Fylker: Viken, Vestfold og Telemark
Omfang: 15 km ny vei
Planstatus: Reguleringsplan
Finansiering: 38% bompengandelen

NTP: Omtalt i NTP 22-33



Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	Sannsynlig bane	Høy bef. vekst			
-445	-806	-526	-445	-0,4	-0,2	Ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte	687		(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]	
Operatørnytte	0		P50	2 928
Det offentlige	-1 095		Forventningsverdi	2 963
Samfunnet for øvrig	-38		P85	3 430

Ikke-prissatte virkninger (ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering	De største konfliktene gjelder naturmangfold, spesielt som følge av nærføring til Kjerkebergåsen naturreservat og inngrep i gammel furuskog ved Elgsjø. Det framgår krav til avbøtende tiltak i reguleringsbestemmelsene, blant annet at det skal utarbeides en plan for sikring av arealer med denne skogtypen før anleggsarbeidet kan starte i det aktuelle området.									
Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Noe negativ konsekvens	Naturmangfold	Stor negativ konsekvens	Kulturarv	Middels negativ konsekvens	Naturressurser	Noe negativ konsekvens	
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]		

Klimavirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte		Indirekte	Endring CO ₂ e-utslipp, Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]
Anleggsfasen	28	46		-0,5
Arealbruksendringer	70	0		NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]
Drift og vedlikehold	0	13		
Endret trafikkomfang	-23	29		Lav bane -407
Totalt	76	88		Standard -445
I det norske klimaregnskapet	76	41		Høy bane -457

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Verdifullt naturområde	Netto dekar inngrep i		Dyrket mark
	All natur		
219	880	0	
Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret			
	-0,28		
Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge		Grupper som opplever vesentlig forverring?	
-			

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.