

## OMTALE AV E16 I STATSBUDDSJETTET FOR 2019

### *E16 Sandvika–Bergen med tilknytninger*

Det settes av 942,7 mill. kr over post 30. I tillegg er det lagt til grunn 712,9 mill. kr i bompenger.

Innenfor Oslopakke 3 settes det av bompenger til å videreføre utbyggingen av E16 Sandvika–Wøyen i Akershus.

Det legges til grunn statlige midler og bompenger til anleggsstart på strekningen E16 Bjørum–Skaret i Akershus og Buskerud. Det settes også av statlige midler til å videreføre utbyggingen av E16 på strekningen Bagn–Bjørge i Oppland. Videre legges det til grunn statlige midler til refusjon av forskutterte midler til E16 innenfor Vossapakken.

På rv. 5 settes det av statlige midler til å fullføre utbyggingen av prosjektet rv. 5 Loftesnesbrui i Sogn og Fjordane. Anleggsarbeidene startet i desember 2015, og den nye brua ble åpnet for trafikk i desember 2017. Brua omfatter også et adskilt gang- og sykkelveifelt, som ble åpnet for trafikk i august 2018. Midlene i 2019 blir i hovedsak brukt til sluttoppgjør.

De statlige midlene til riksveiltak i byvekstavtalen for Bergen brukes til oppgraderingen av kollektivtrafikkterminalen i Olav Kyrres gate.

Innenfor programområdene er det i all hovedsak satt av midler til utbedringstiltak og trafikksikkerhetstiltak. Det prioriteres å bygge ny bru på E16 ved Tveit i Oppland. Det settes også av midler til toveisregulering i Brenne- og Skuitunnelene på E16 i Akershus og til å videreføre utbedringen av Mannheller ferjekai på rv. 5 i Sogn og Fjordane for å legge til rette for nye ferjer. Videre settes det av midler til tiltak mot utforkjøring og til forsterket midtoppmerking på rv. 5 i Sogn og Fjordane.

Det settes også av midler til planlegging og grunnnerv. Bl.a. prioriteres midler til arbeidet med reguleringsplaner på strekningen Stanghelle–Arna på E16 i Hordaland og til utbedringsstrekningen Fagernes–Øye på E16 i Oppland.

Under fornying settes det av midler til å starte opp arbeidene med utbedring av Borgund-, Lærdal- og Seltatunnelene på E16 i Sogn og Fjordane. I tillegg prioriteres videreføring av arbeidene med å utbedre Gudvanga- og Flenjatunnelene på E16 i Sogn og Fjordane.

Det settes av 120 mill. kr over post 31. Innenfor denne rammen prioriteres midler til forberedende arbeider og anleggsstart på prosjektet rv. 5 Kjøsnestfjorden i Sogn og Fjordane.

Utbyggingen av E16 over Filefjell finansieres over post 36, og det settes av 179,7 mill. kr. Innenfor rammen prioriteres fullføring av utbyggingen av strekningen Øye–Eidsbru i Oppland.

					(i mill. kr)
		Kostnad sramme	Prognose for sluttkostnad	Statsmidler og annen finansiering i 2019	Restbehov per 01.01.20
E16	Sandvika–Wøyen	4 569	4 177	460	475
E16	Bjørnum–Skaret	4 862	4 470	250	4 023
E16	Bagn–Bjørgo	1 742	1 568	314	175
E16	Øye–Eidsbru	818	679	180	88
E16	Gudvanga- og Flenjatunnelene	-	727	221	103
Rv. 5	Kjøsnesfjorden	1 331	1 188	120	1 058

### *E16 Sandvika–Wøyen*

Prosjektet inngår i Oslopakke 3, jf. bl.a. St.meld. nr. 17 (2008–2009) *Om Oslopakke 3 trinn 2*. Det er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 98–101 og side 119.

Strekningen er 3,5 km lang. Den er planlagt bygd som firefelts vei i tunnel (Bjørnegårdtunnelen) under Sandvika fra Kjørbo til Bærumsveien og videre som firefelts vei i dagen fra Bærumsveien til Vøyenenga. Prosjektet omfatter i tillegg en betydelig ombygging av lokalveisystemet i Hamangområdet i Sandvika.

Anleggsarbeidene startet i januar 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2019. Foreslåtte midler i 2019 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

### *E16 Bjørnum–Skaret*

Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 46 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av E16 på strekningen Bjørnum–Skaret i Akershus og Buskerud*. Det er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 119–120.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 8,4 km ny firefelts vei. Det bygges bl.a. en tunnel på om lag 3,4 km under Sollihøgda og en tunnel på om lag 0,8 km under Bukkesteinshøgda.

Det legges opp til anleggsstart i april 2019 mot tidligere planlagt mot slutten av 2018.

Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2023. Det settes av 50 mill. kr i 2019. I tillegg er det lagt til grunn at 200 mill. kr blir stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

### *E16 Bagn–Bjørgo*

Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 140 S (2014–2015) *Utbygging og finansiering av E16 på strekningen Bagn–Bjørgo i Oppland*. Det er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 120.

Prosjektet omfatter delvis omlegging og delvis utbedring av eksisterende vei til tofelts vei med 8,5 meter veibredde. Fra nord for Bagn sentrum blir det bygd en 4,3 km lang tunnel med forbikjøringsfelt i stigningen i retning Bjørgo.

Anleggsarbeidene startet i august 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2019. Det settes av 310 mill. kr i 2019. I tillegg er det lagt til grunn at 4 mill. kr blir stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

### *E16 Øye–Eidsbru*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 120. Det er siste etappe av den samlede utbyggingen av E16 over Filefjell.

Prosjektet omfatter om lag 4 km vei i ny trasé utenom Øye sentrum. Om lag 2 km av veien legges i tunnel. Veien bygges med 8,5 meter veibredde.

Anleggsarbeidene startet i juni 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i mars 2019.

### *E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 119. Prosjektet er en del av det nasjonale programmet for rehabilitering av tunneler ut fra kravene i tunnelsikkerhetsforskriften.

Prosjektet omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften i Gudvanga- og Flenjatunnelene i Aurland kommune i Sogn og Fjordane. Det gjennomføres omfattende tiltak i begge tunnelene, som har en samlet tunnellengde på om lag 16,5 km. Tiltakene omfatter bl.a. utskifting av vifter og belysning, montering av ledelys/rømningslys, nødstasjoner med telefon og brannslukkere, system for håndtering av brannfarlig væske og nye bommer.

Prosjektet hadde et kostnadsoverslag på om lag 388 mill. 2015-kr da det ble startet opp i 2016. Det har vært en vesentlig kostnadsøkning etter at prosjektet ble tatt opp til bevilgning. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økte kostnader knyttet til arbeidet med grøfter og rør med tilhørende økt behov for sprengning gjennomgående i hele tunnellengden. I tillegg har kostnader knyttet til systemet for oppsamling av farlige væsker ved lekkasjer økt.

Prosjektet har til nå vært omfattet av fullmakten til å inngå forpliktelser for prosjekter under 500 mill. kr. Samferdselsdepartementet vurderer kostnadsøkningen nærmere og vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Anleggsarbeidene startet i august 2016, og prosjektet åpnes for trafikk i 2020.

## *Rv. 5 Kjøsnesfjorden*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), side 119.

Rv. 5 langs Kjøsnesfjorden i Sogn og Fjordane er svært skredutsatt. Til tross for at det er utført sikringstiltak på strekningen tidligere, er fortsatt enkelte partier svært utsatt for skred. Prosjektet omfatter bygging av en om lag 6,5 km lang tunnel i tilknytning til den eksisterende Støylsnestunnelen frem til tettstedet Kjøsnes i Jølster kommune. På Kjøsnes blir det bygd om lag 350 m vei i dagen fra tunnelåpningen og frem til eksisterende rv. 5. Eksisterende rv. 5 på strekningen blir brukt som gang- og sykkelvei i sommerhalvåret, og blir stengt i vinterhalvåret.

Den eksterne kvalitetssikringen av prosjektet er gjennomført. Samferdselsdepartementet legger etter dette til grunn en styringsramme for prosjektet på 1 160 mill. 2018-kr (1 188 mill. 2019-kr) og en kostnadsramme på 1 300 mill. 2018-kr (1 331 mill. 2019-kr), jf. forslag til romertallsvedtak.