



Statens vegvesen



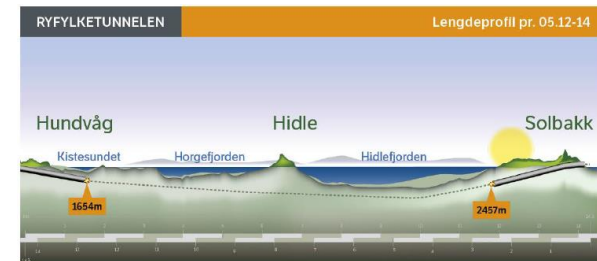
# Fjordvegen Årskonferanse 8. mai 2018 i Vik



Status for prosjekt i NTP 2018–29  
v/regionvegsjef Helge Eidsnes

## Rv13: Høg aktivitet!

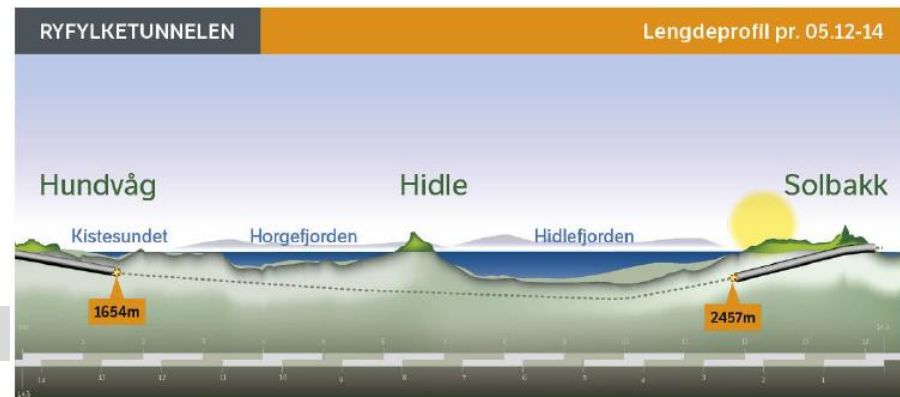
- Hardangerbrua, Voss – Granvin og Deildo har vore blant dei største prosjekta dei seinare åra
- Ryfast er i dag det dominerande prosjektet på ruta, og vert ferdig i 2019
- Mange mindre tiltak har vore gjennomført innan skredsikring, trafikktrygging og andre programområde => Rv 13 er inne med 744 mill. kr. i perioden 2018–2023.



# Rv.13 Ryfast og E39 Eiganestunnelen

Eit av dei største vegprosjektet i Norge!

- Samla tunnallengde 58.810 m
- Samla lengde veg 5.000 m
- 4 mill. m<sup>3</sup> stein
- Ca. 800 arbeidrarar
- Ferdigstilling av hele prosjektet og opning for trafikk seint 2019.





Statens vegvesen

# NYHETER

## Strand Samferdsel



Prosjektleder Gunnar Eiterjord, til venstre, og ansvarlige byggingleder Øyvind Hamre i Statens vegvesen av forsyning med framdrift. Så langt tyder alt på at det blir løst på vei innslaget i 2015. FOTO: JON INGEMUNDSEN

# Ryfast har satt verdensrekord

➤ 288 meter under havoverflaten, 4 kilometer fra tunnelåpningen på Solbakk, kan Gunnar Eiterjord og Øyvind Hamre glede seg over at Ryfast har tatt verdensrekorden.

**SOLBakk** – Alle medspiser er stas å pause, sier Hamre, ansvarlig byggingleder for Statens vegvesen på Solbakk.

Etterpussingen. Mand 1. NOV har siden august 2013 åpnet seg nedover i et område som er 70 og 130 meter i diameter i forhold til de to tunnelåpningene. Om tre-ti år vil man ha det første punktet, 288 meter under havet, så fortsetter arbeidet oppover mot gjennomgang under fjellflata i 2017.

–Riktig viktig arbeid enda dypere, helt til 307 meter, men det er for å gjøre plass til et pumpehusning. Såne settene blir på 30-35 tonn, forteller Hamre.

**Fem meter** Hamre og Eiterjord verdens dypeste undervannstunnel. Til sammenligning er det på Stams-

mann hadde rullet inn med 200 meter, sier Hamre, ansvarlig byggingleder for Statens vegvesen på Solbakk.

–Til tross for det, men vi er godt til å ha 30 meter opp til hav bunnen, og det er jo kjekt å sette verdensrekord, sier prosjektleder Eiterjord.

Så lenge som sørges for vedlikehold, kan gå helt til neste dag. Nå pågår arbeidet rundt klokken fem om dagen.

–Det er veldig viktig her. Det er fordi vi er i et område med mye vann, og det er viktig med trykkløst arbeid på stedet. Det er viktig å ha kontroll på vannstanden, og det er viktig å ha kontroll på vannstanden, sier prosjektleder Eiterjord.



**Verdens dypeste tunneler**

Navn	Dyp
Etanar	14.300 m
Elboud	7707 m
Montalbert	6033 m
Albatrossen	5727 m
Dyfluvstunnelen	5075 m
Godoy	3944 m
Nordkapp	3075 m
Storvassdalen	2743 m
Elbroyen	2520 m
Laurøy	4730 m
Markatunnelen	8024 m

NOEN AV DE DYPESTE TUNNELER I NORGE



Det var av de to leppene begynner å se ut som en uventet tunnel. Det blir for å sprøyte på betong. FOTO: JON INGEMUNDSEN

ut, og man skal inn i tunnelen. Loggføleren er knyttet, sier Hamre, som sier at det er viktig å ha kontroll på vannstanden, og det er viktig å ha kontroll på vannstanden, sier prosjektleder Eiterjord.

**Tør tunnel** Arbeidet med tunnelåpningene skjedde parallelt, men det gikk fortidig som man i det andre leppet. Så litt mer har det gått, og det er grønt på stedet. Men det er viktig å ha kontroll på vannstanden, og det er viktig å ha kontroll på vannstanden, sier prosjektleder Eiterjord.

–Vi er godt til å ha 30 meter opp til hav bunnen, og det er jo kjekt å sette verdensrekord, sier prosjektleder Eiterjord.

Så lenge som sørges for vedlikehold, kan gå helt til neste dag. Nå pågår arbeidet rundt klokken fem om dagen.

–Det er veldig viktig her. Det er fordi vi er i et område med mye vann, og det er viktig med trykkløst arbeid på stedet. Det er viktig å ha kontroll på vannstanden, og det er viktig å ha kontroll på vannstanden, sier prosjektleder Eiterjord.

**Dyflast og Eiganestunnelen**

Ryfast består av to hoveddelar: Solbakk-tunnelen er 94,1 km lang mellom Havnslvåg og Solbakk i Strand. Den blir verdens lengste undervannstunnel i Havnslvåg-tunnelen på 5,5 km lang mellom Havnslvåg og Havnslvåg, og Havnslvåg-tunnelen på 1,1 km lang mellom Havnslvåg og Havnslvåg.

–Eiganestunnelen 5 km med ryfaste tunnel i Havnslvåg, 3,7 km er Havnslvåg-tunnelen i Havnslvåg og Havnslvåg-tunnelen på 1,1 km mellom Havnslvåg og Havnslvåg.

–Alle tunnelene blir to inn, og for hver 250 meter blir det mulig å avvikle fra det ene leppet over til det andre om man skulle oppstå.

➤ Ferdig: Arntoft leing er i 2013, byggingen startet i 2013.

Stav Bgiti

Da trivili en ba Med strp

29.10.2015

Syldk Polster til stalle



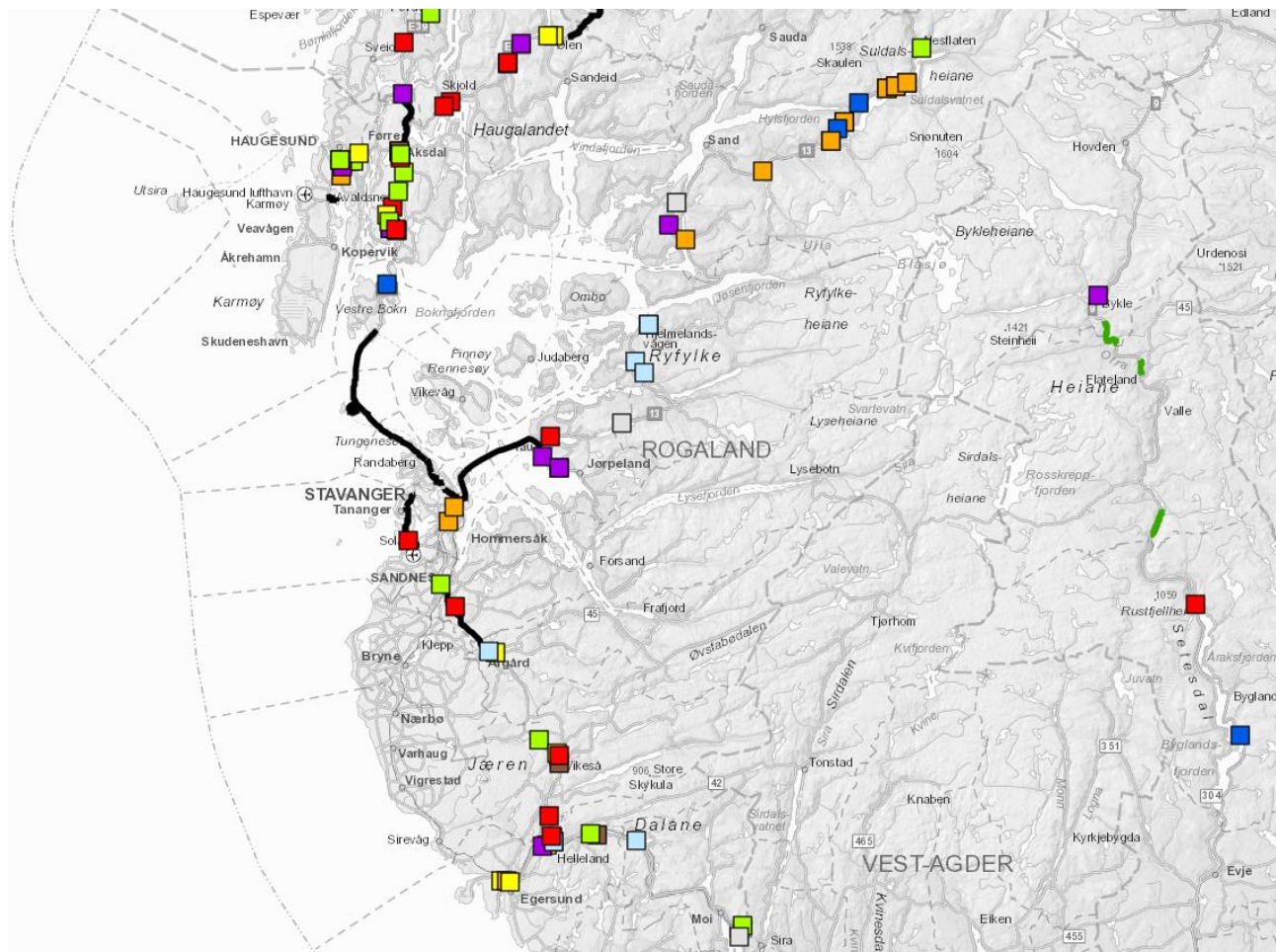
# Handlingsprogrammet 2018–2023



Statens vegvesen

Rv13 Rogaland – Programområde: 265 mill. kr.

Tiltak innan vedlikehold, utbetring, trafikktrygging, miljø m.m. er spesifisert i Handlingsprogrammet



## Riksveginvestering (punkt)

- Fornyng
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming
- Miljøtiltak
- Servicetiltak
- Skredsikring riksveger
- Tilrettelegging for gående og syklende
- Trafikksikkerhetstiltak
- Utbedringstiltak
- Vedlikehold av riksveger

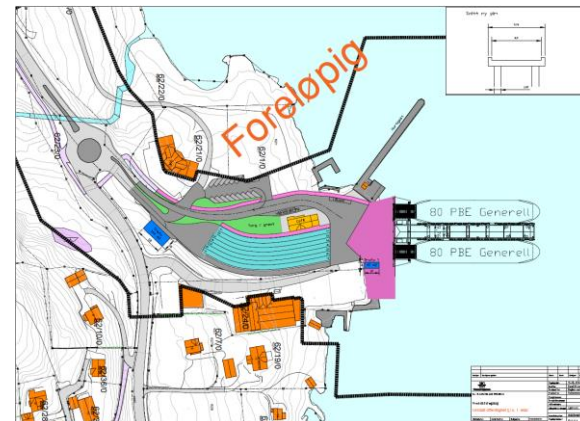
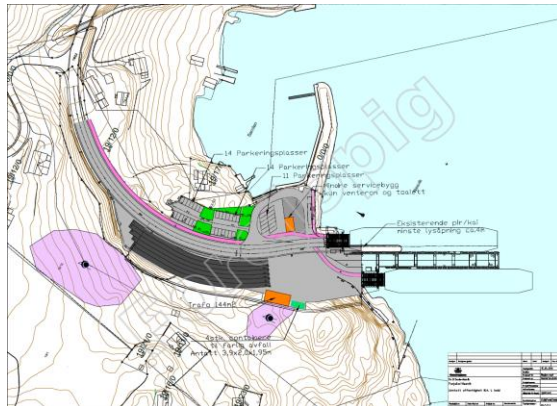
## Riksveginvestering (linje)

- Store prosjekter
- Utbedringsstrekning



# Verdens første hydrogen- og el-drift Rv13 Hjelmeland – Nesvik

- Hybrid ferje: Hydrogen- og el-drift  
Hjelmeland–Nesvik er sett opp med byggestart i 2019 og fullføring 2021, totalkostnad 188 mill.kr. Her vert det lagt opp til både el-drift og drift med hydrogen. Dette har samanheng med at avstand til alternativ ferjekai er større enn rekkevidda for el-ferje (batterikapasitet)

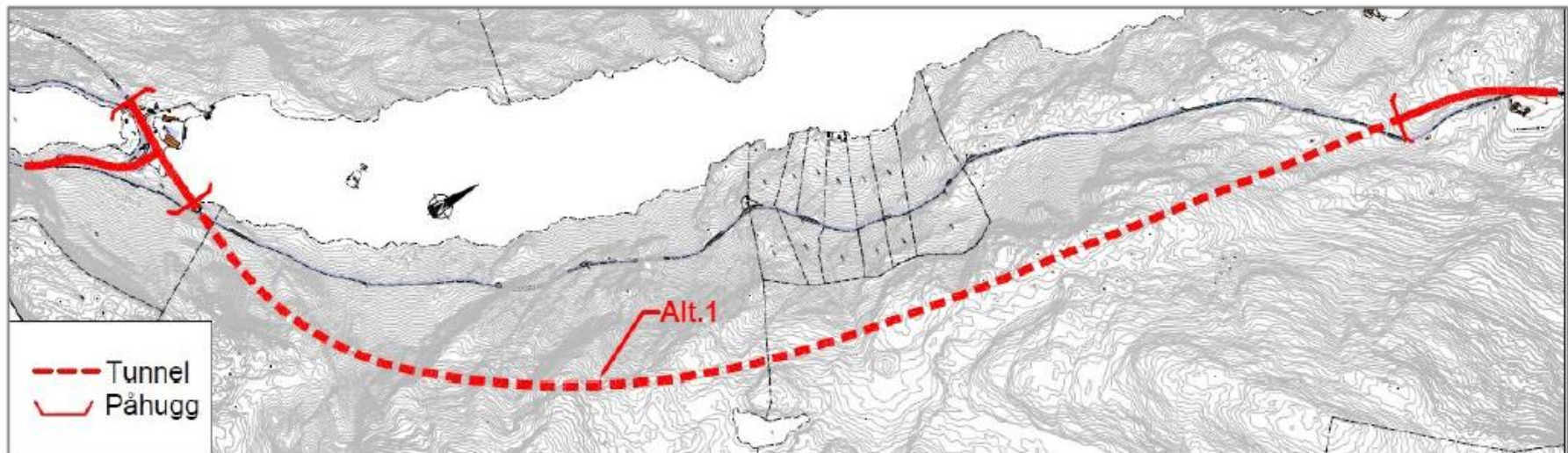


# Rv13 Lovraeidet – Rødsliane: Skredsikring



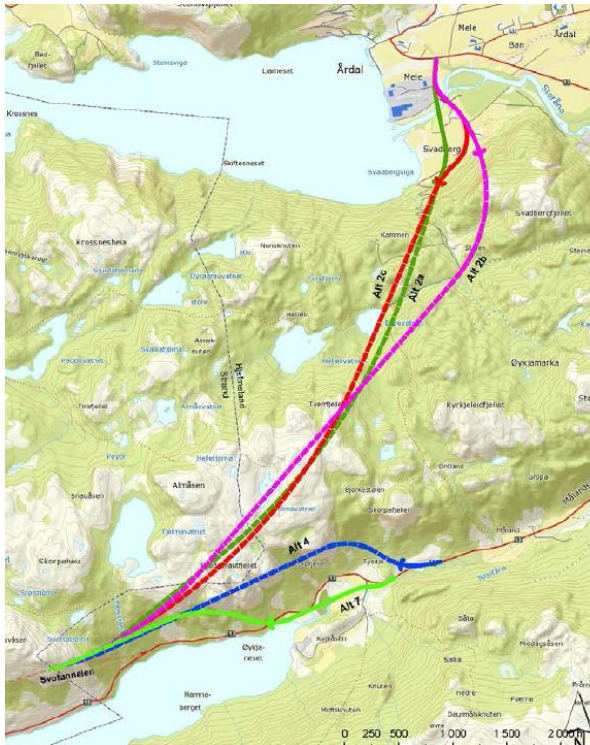
Statens vegvesen

- Skredpunkta er spreidd over lange strekningar
- 4 alternativ var vurdert.
- Korte tunnelar vil føra til ugunstige stigningsforhold og større total-lengde
- Konklusjonen er ein tunnel på 4 km og korte dagstrekningar i begge endar
- Har vedteken reguleringsplan med anslag på 820 mill.kr.
- Lovraeidet – Rødsliane er fullfinansiert med 820 mill. kr. i NTP perioden 2024–2029





# Rv 13 Melkeråna – Årdal: Skredsikring ++ (planvedtak på alternativ 2b)



Alternativ	Tunnel (km)	Dag (km)	Totalt (km)	Kostnad (mill. kr)*
7	2,2	1,2	3,4	680
4	3,5	0,4	3,9	760
2a	6,0	1,1	7,1	1320
2b	6,6	0,9	7,5	1390
2c	6,0	1,3	7,3	1310

\*25% usikkerhet i kostnader

Redusert reisetid til Årdal:

- Ca. 1 min i alternativ 4 og 7
- 8–9 min i alternativ 2

Melkeråna–Årdal i Hjelmeland er inne i NTP med startløyving på 840 mill.kr. i 2024–29. Totalkostnad 1,4 mrd.kr.

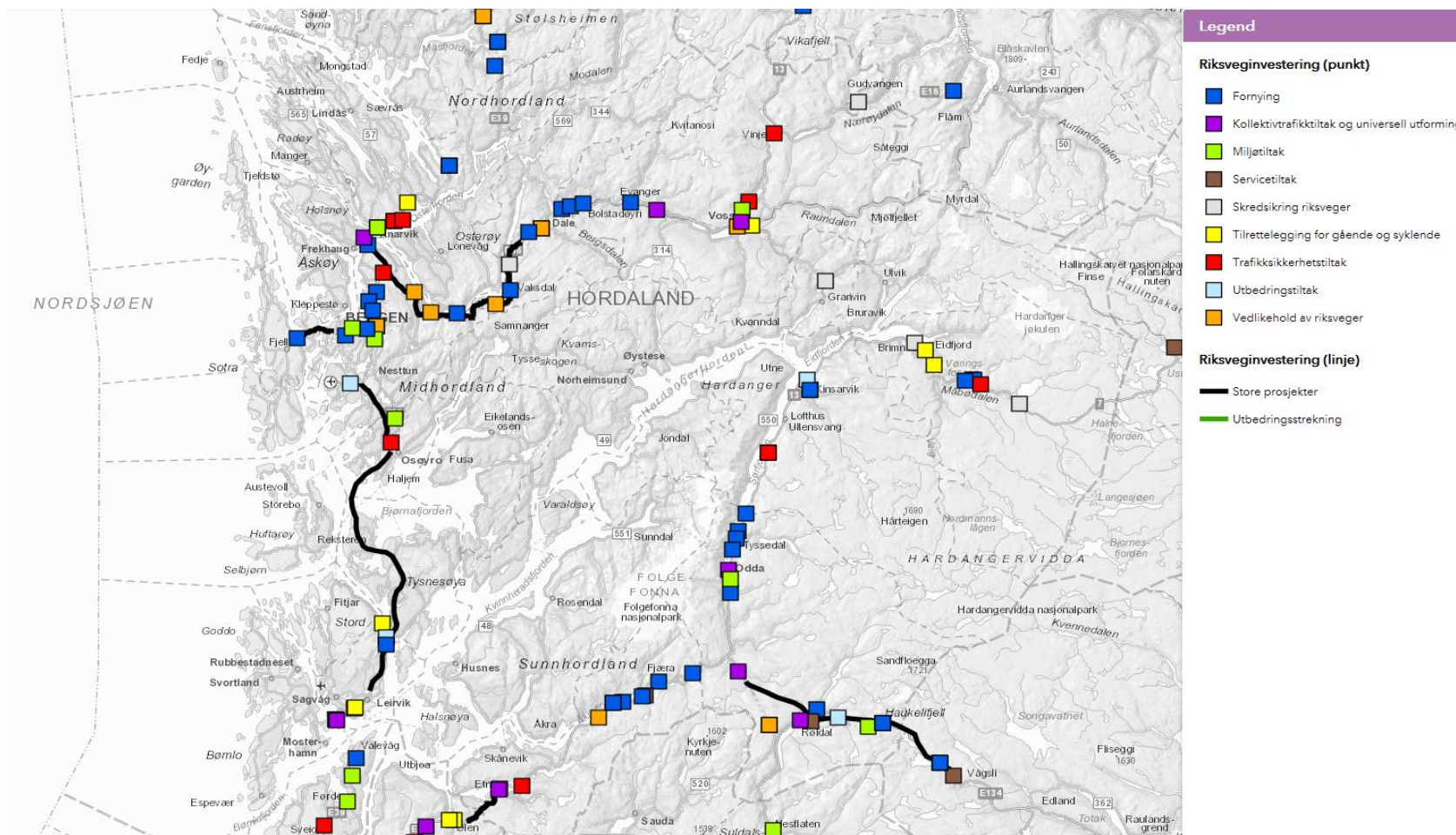


# Handlingsprogrammet 2018–2023



Statens vegvesen

Rv13 Hordaland – Programområde: 155 mill. kr.  
Tiltak innan vedlikehold, utbetring, trafikktrygging, miljø m.m.  
er spesifisert i Handlingsprogrammet



## Hordaland

- **Rv13 Joberget**  
Vert fullført sommaren 2018.
- **Rv13 Deildo**  
Vert fullført hausten 2018
- **Rv 13 Kinsarvik–Kyrkjeneset – Ringøy**
  - Strekninga har kapasitetsproblem i sommarferien. Totalkostnad 320 mill.kr.
  - Utbetring der Kinsarvik–Kyrkjeneset i perioden 2021–2023.
  - Kyrkjeneset–Ringøy har foreslått oppstart i 2023.
- **Rv13 Oddadalen**  
er ikkje inne i NTP, men står sentralt i diskusjonane om Hordalandsdiagonalen.
- **E134 Røldal–Seljestad**  
er foreslått med 0,5 mrd.kr. i bompengar 2018–23, og 2,5 mrd.kr. i statleg fullføring 2024–29



# Rv 13 Kinsarvik – Ringøy

## Kinsarvik–Kyrkjeneset:

- Har vedteken reguleringsplan
- 3 km utbetring med vekt på breidde og kurvatur
- Kostnad 72 mill.kr. med bygging i 2021–2023 iht. HP.

## Kyrkjeneset–Ringøy:

- Manglar reguleringsplan
- 8 km utbetring med vekt på breidde og kurvatur
- Kostnad 250 mill.kr. etter 2024. Oppstart i 2023 med 13 mill. kr.

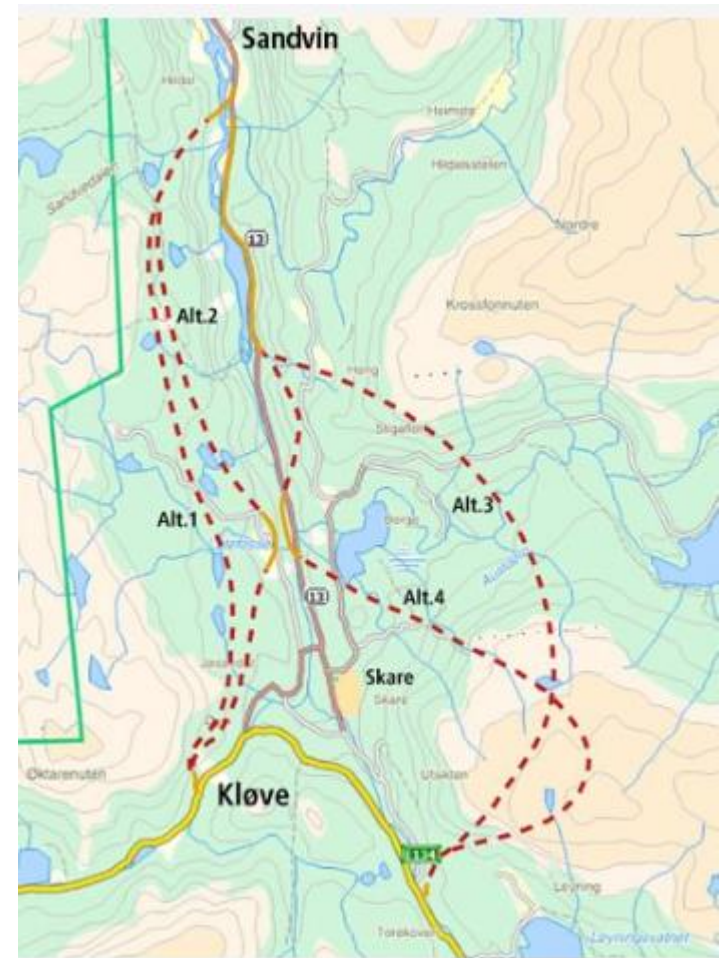
**Kinsarvik – Berget 1.2 km:**  
Trafikk-/lysregulering innføres mellom 1. mai – 30. september hvert år fom. 2018





# Rv 13 Oddadalen

- Alt.2 er vedteke som kommunedelplan
- Gir god sikring mot skred/steinsprang
- Nytt utsiktspunkt ved Låtefoss
- Inngår i diskusjonane om Hordalandsdiagonal til Bergen
- 9 km ny tunnel, 4 km veg i dagen
- 3,5 mrd.kr. som ikkje er inne i NTP 2018 – 2029



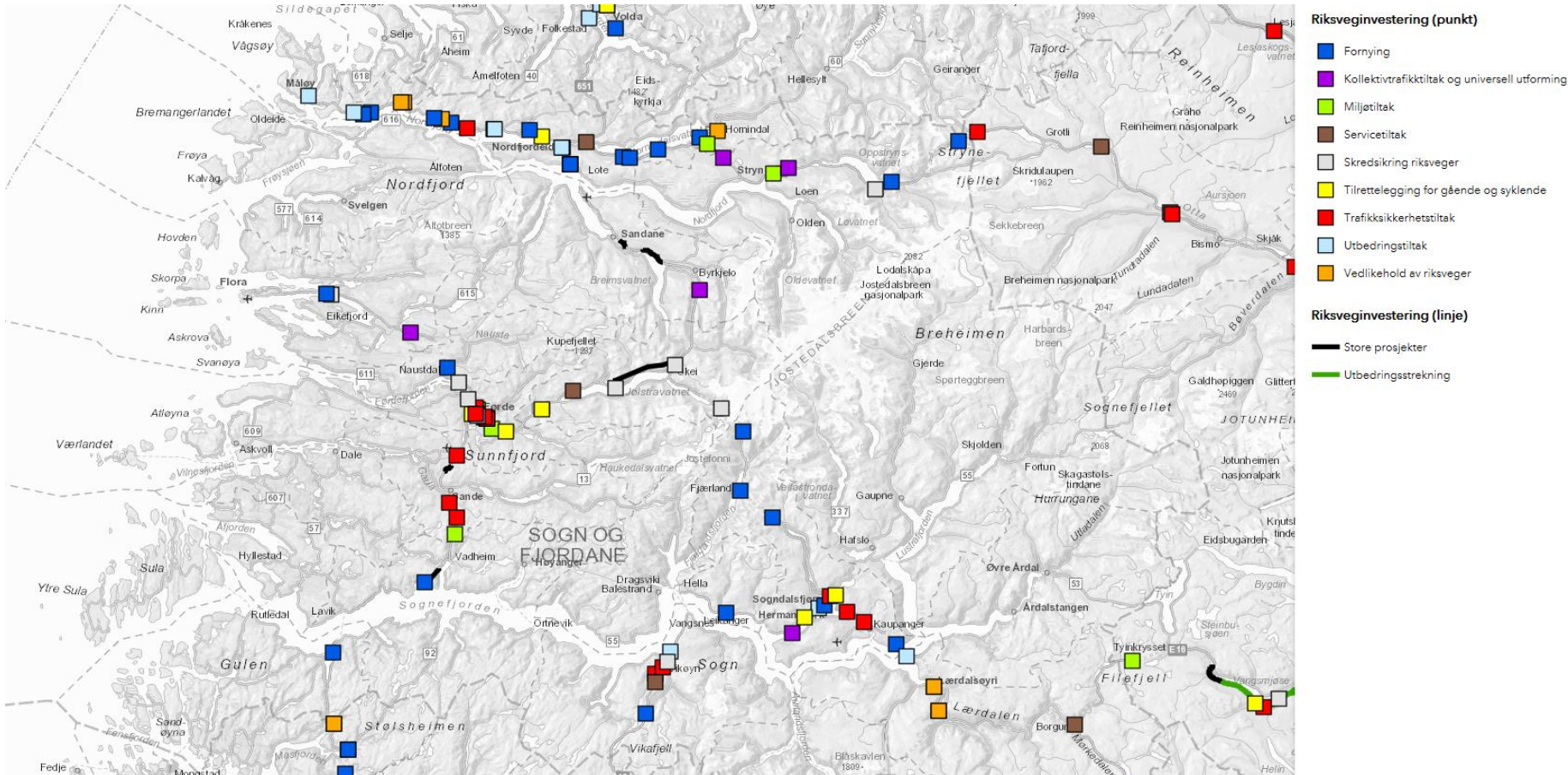
# Handlingsprogrammet 2018–2029



Statens vegvesen

Rv 13 Sogn- og Fjordane (rute 4c) –  
Programområde: 324 mill. kr.

Tiltak innan vedlikehold, utbetring, trafikktrygging, miljø m.m.  
er spesifisert i Handlingsprogrammet





# Sogn og Fjordane

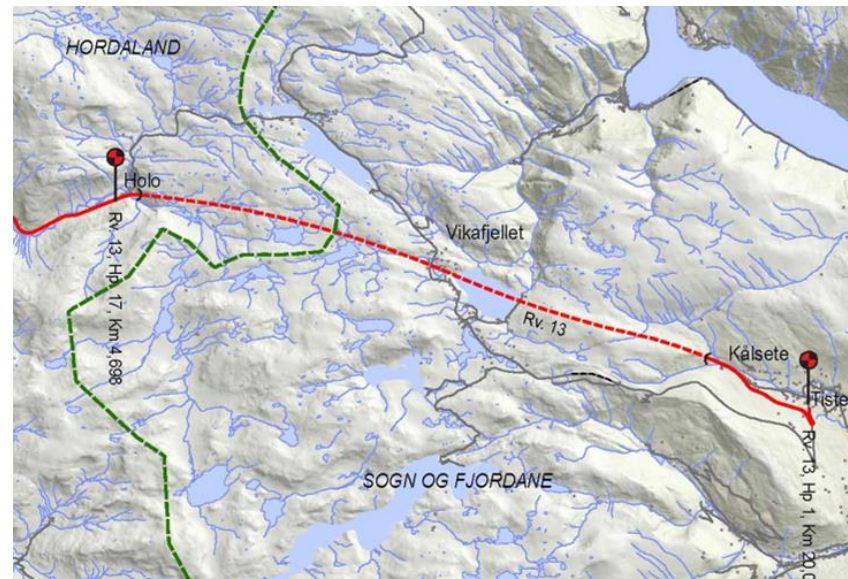
- **Rv 13 Vik–Vangsnes – skredsikring**  
Kostnad: 620 mill. kr.  
Vert fullført innan 2021
- **Rv 13 Vangsnes – Hella – Dragsvik: nye ferjekaier**  
Ferjekaiene på Vangsnes, Dragsvik og Hella vert ombygd til el-drift innan 2019. Kostnad 170 mill.kr.
- **Rv 13 Vikafjellet**  
Tunnelen er ikkje inne med midlar i NTP, men SVV er bedd om å leggja fram rimelegare løysingar. Tunnel og skredsikring i Kvasdalen er no kalkulert til 5 mrd.kr.
- **Rv55 Leikanger–Sogndal**  
Utbetring av smale strekningar med ein aukande sykkeltrafikk. Første etappe får løyving frå 2022.





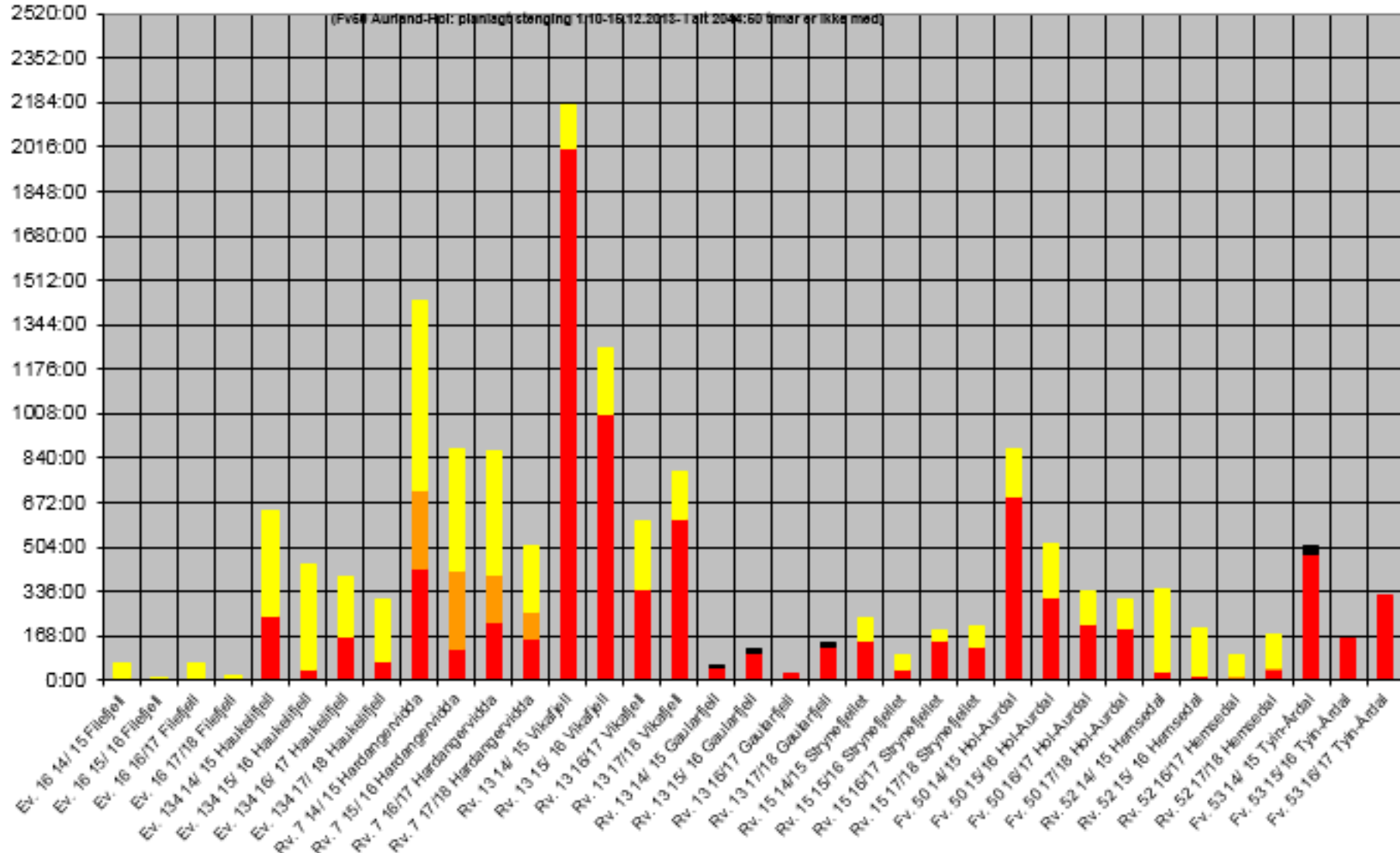
# Rv 13 Vikafjellet

- 15 km tunnel utan arm til Framfjorden.  
=> 4 mrd.kr. + Kvasdalen
- Det var planlagt å bruka tunnelmassane til skredsikring i Kvasdalen. Kan koma som eige byggesteg for å få eit rimelegare første byggesteg
- Tunnelstandard må drøftast med sikte på tilpassing til trafikk-volum





### Trafikkregulerende tiltak i perioden 20/9-15/5 (2009/10-2016/17) per 09.02.18



## Rv 55 Leikanger – Sogndal (rute 4c)

- Heile strekinga Hella–Sogndal har låg standard, særleg på breidde
- Sogndal – Leikanger har ein aukande sykkeltrafikk, og har difor fått høgast prioritet
- Sogndal–Fardal er inne med 69 mill.kr. i NTP 2018–23

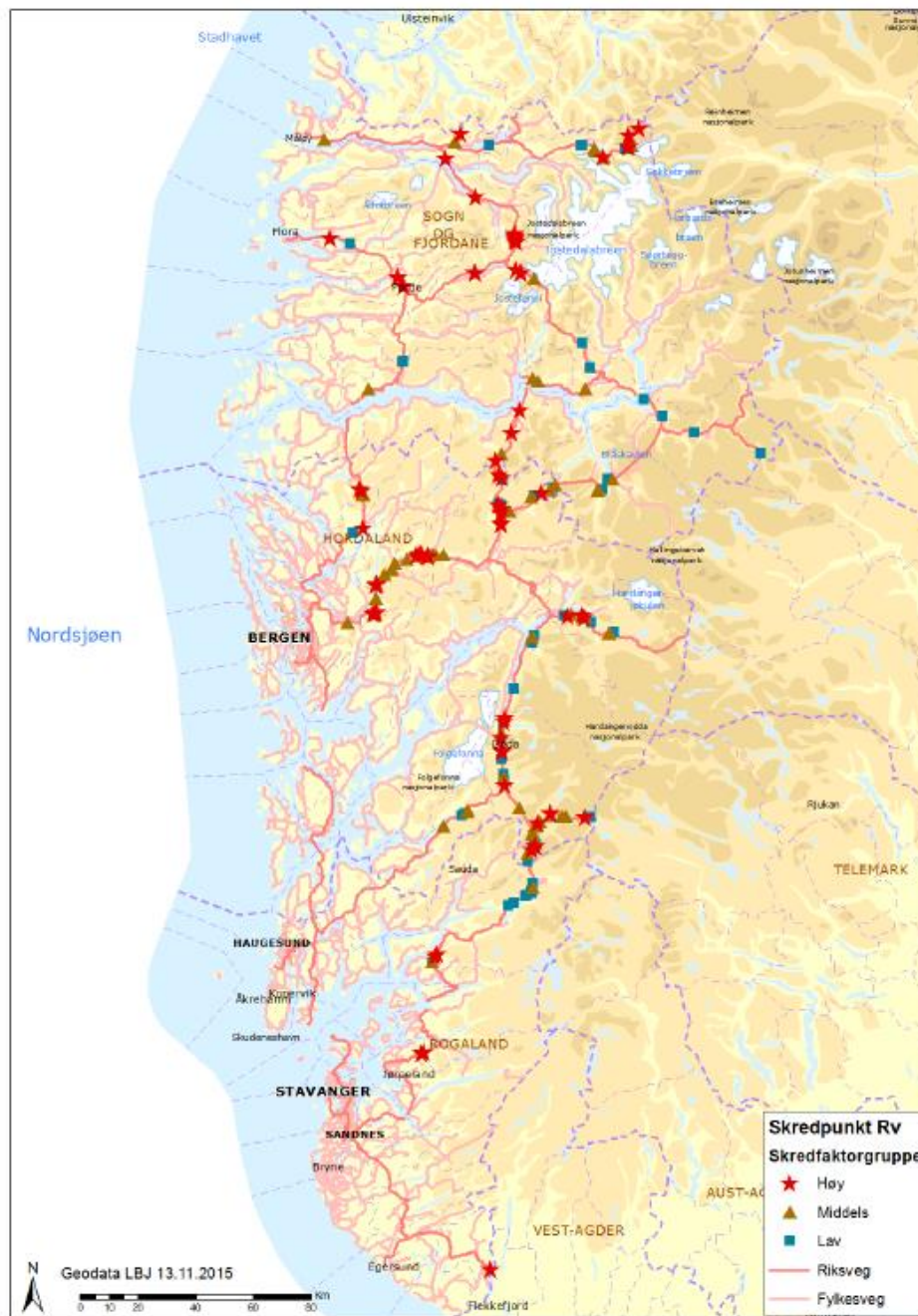




## 4 Oversikt over skredpunkt på riksvegnettet



Statens vegvesen



Rv 13 er nokså lett å følge på skredkartet.....

# Nasjonal transportplan 2022–2033



Statens vegvesen



## Oversikt

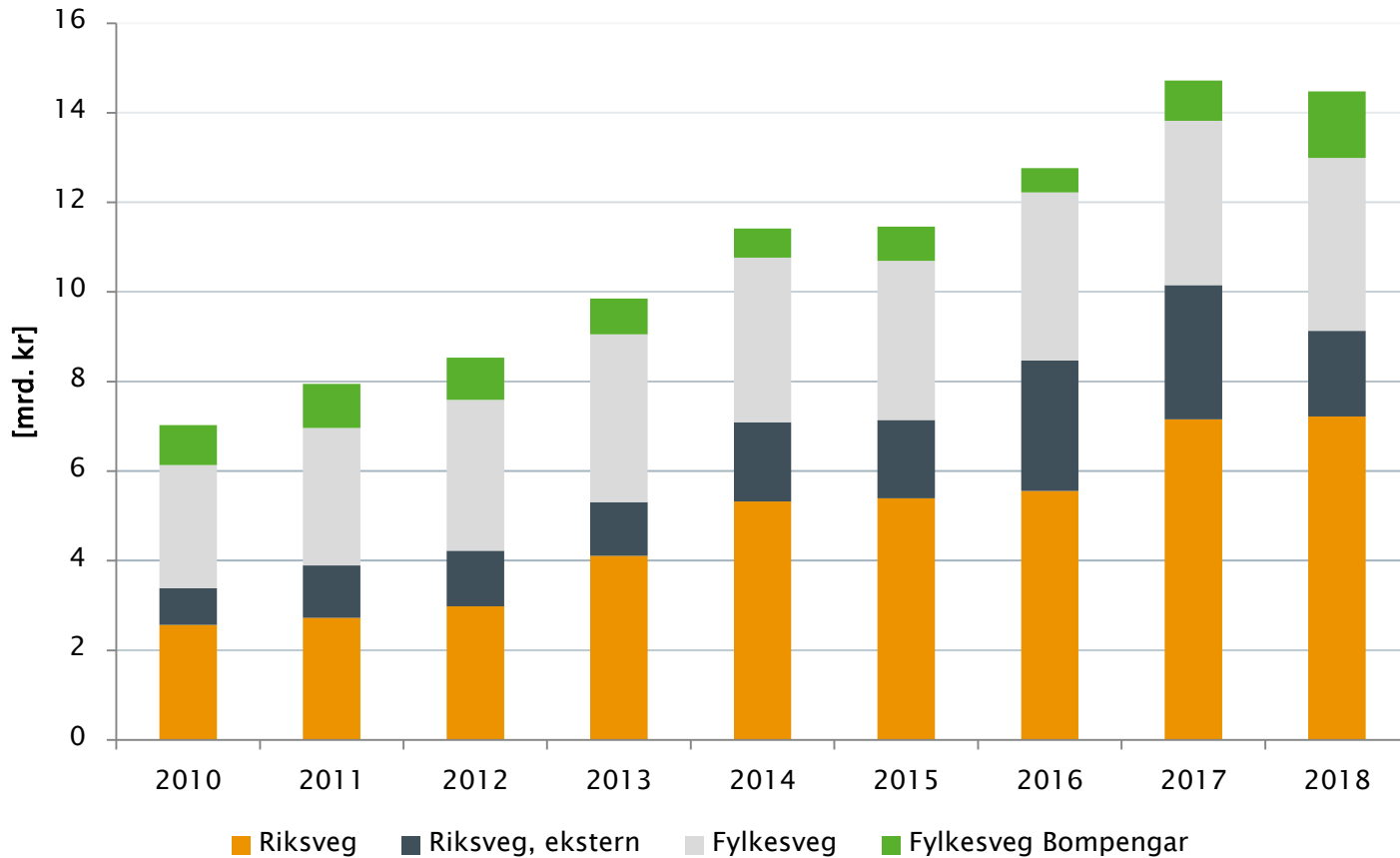
Planperiode	Planramme	Investering i vei	Investering i bane	Bompenger	Bane vs vei
2002–2011	165 mrd	45 mrd	17 mrd	17 mrd	22–78 %
2006–2015	215 mrd	58 mrd	26 mrd	11 mrd	27–73 %
2010–2019	322 mrd	75 mrd	45 mrd	60 mrd	25–75 %
2014–2023	508 mrd	177 mrd	92 mrd	98 mrd	25–75 %
2018–2029	929 mrd	143 mrd	171 mrd	95 mrd	42–58 %



# Region vest: Budsjettutvikling 2010–2018



Statens vegvesen

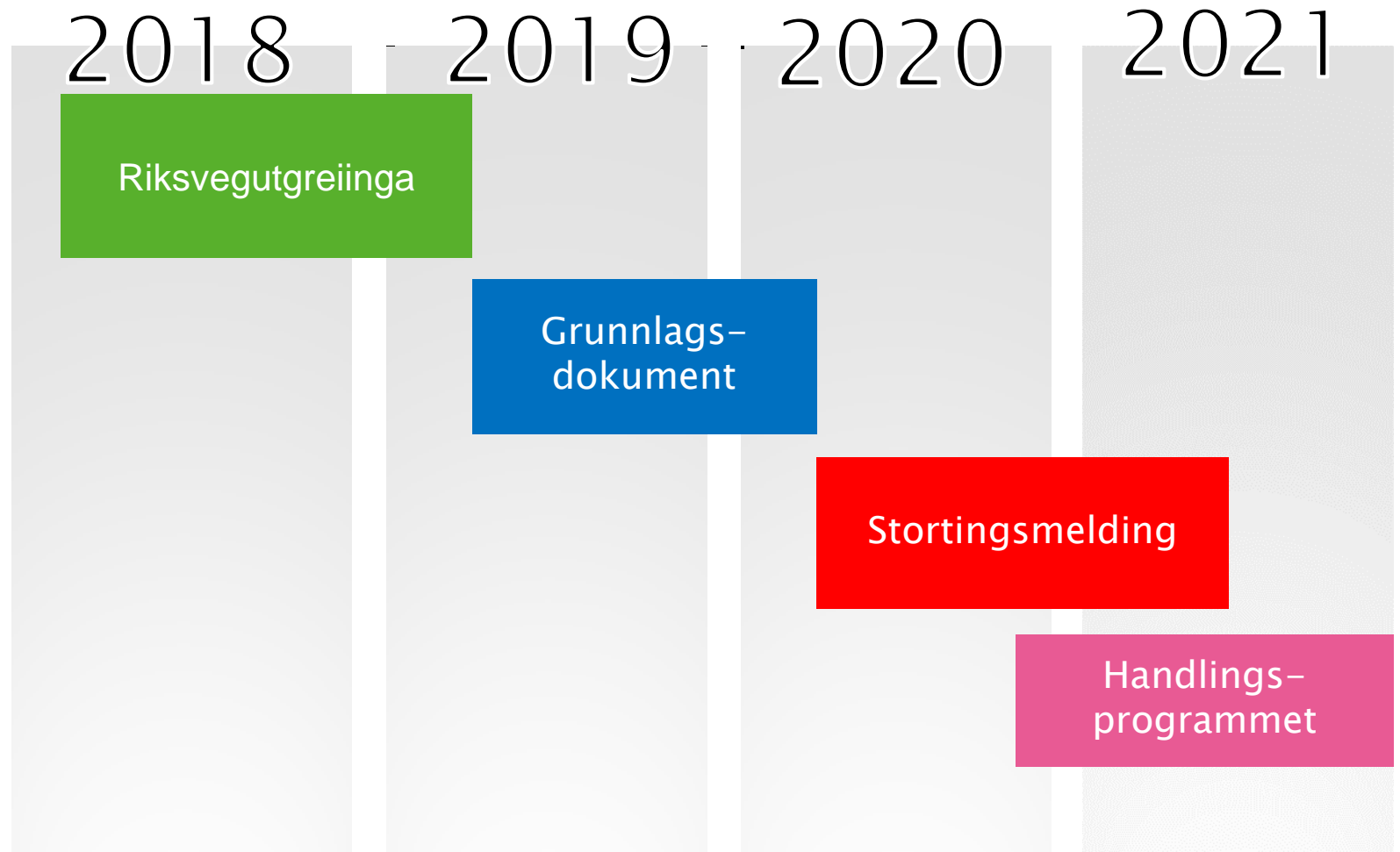






# NTP 2022–2033

## Framdriftsplan





NTP 2022–2033

## Riksvegutgreiinga

- Regionane lagar rutevise utgreiingar for alle ruter
  - Rv. 13 inngår i Rute 4c (Kristiansand–Sogndal)
- Region vest har invitert de tre fylkeskommunene til NTP-møte i Bergen den 7. juni.
- Frist for riksvegutredningen er 15. november 2018
- Vegdirektoratet samanstillir alle til Riksvegutgreiinga
  - offentlig våren 2019



# Fjordvegen – Årskonferanse 2018



Statens vegvesen



*Takk for oppmerksomheten!*