

An aerial photograph showing a winding asphalt road (RV 13) that curves along the edge of a large, calm lake. The road is bordered by a concrete wall on the lake side and a rocky embankment on the forested hillside. The surrounding landscape is lush with green trees and rocky terrain. In the background, more mountains and a dam are visible. The text is overlaid in the center of the image.

RV 13 Skare – Sogndal Status, prosess og litt om NTP

Arild Nygård – leder for Strategi og Bærekraft

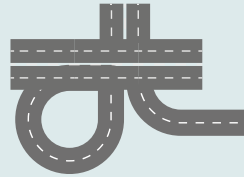
Agenda

- Hva sier Nye Veier i våre innspill til NTP 2025-2036?
- Nye Veiers rolle på Rv.13
- Status Rv.13

Oppnådde resultater



18 prosent
kostnadsbesparelse
i åpnete prosjekt
(= 6,2 mrd. kr)



121 km
trafiksikker vei
åpnet



47 minutter
Reisetidsbesparelse
(= 45 prosent)



28 prosent
reduksjon av utslipp
fra bygging siste to
år



17 prosent
reduksjon av
arealbeslag

Forventet videre måloppnåelse



12,4 per år
forventet reduksjon
av drepte og hardt
skadde



49 mrd. kr
reduserte
kostnader i
porteføljen



Alle prosjekt
>500 mnok
skal miljøsertifiseres og
høye klimakrav



7 mrd. kr
redusert omfang i
Nye Veiers første
fellesprosjekt

Hva sier våre innspill til NTP 2025-2036?

- NTP prioriterer ikke strekningene i selskapets portefølje
- En omfattende leveranse – strekningene er gjennomgått for å få økt nytte, lavere kostnads og lavere fotavtrykk
- En helhetlig utvikling hvor de mest problemfylte strekningene utbedres med hensyn på robusthet (skredsikring) og fremkommelighet
- Vikafjellstunnelen er ikke en del av Nye Veiers portefølje, men vurderes som egnet for selskapet, både ut ifra selskapets kompetanse og profilen på øvrig utbyggingsportefølje

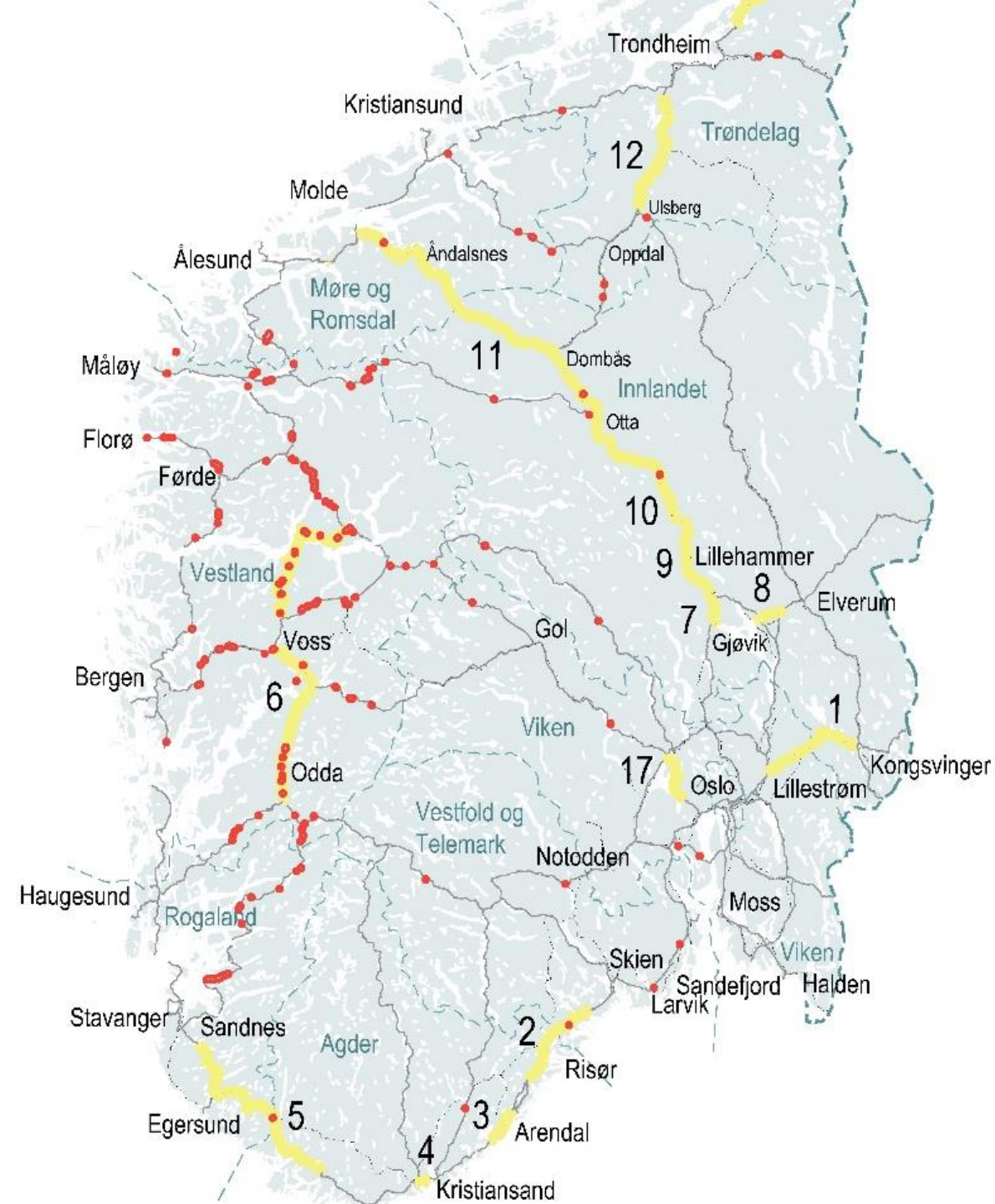


Tabell 10.6 Rv. 13 Skare–Sogndal

Utfordringsbildet	Trafikk-sikkerhet	Strekningen er ulykkesbelastet med ulykkesfrekvens betydelig høyere enn snittet for norske riksveier. Ulykkesfrekvensen på strekningen tilsvarer 3,8 drepte og hardt skadde per år, gitt dagens trafikkmengde.
	Frem-kommelighet	Delstrekningen Skare–Hardangerbrua har lav fremkommelighet, og mangler gul midtlinje på mesteparten av strekningen. Forventet snitthastighet her er 54 km/t. Mellom Bu og Vossevangen er strekningen nylig oppgradert, med god fremkommelighet. Videre mellom Vinje og Vangsnes er standarden betydelig dårligere, med forventet snitthastighet på 53 km/t. Med delvis lav standard på strekningen nord for Sognefjorden gir dette en samlet snitthastighet på ca. 57 km/t, ekskl. ferge Vangsnes–Hella.
	Samfunns-sikkerhet	Det er et betydelig omfang med uplanlagte stenginger på strekningen, der Vikafjellet utpeker seg. I gjennomsnitt er veien stengt 43 timer per 10 km per år. Det er generelt midt-dels konsekvens for trafikanter ved stengt vei.
Tiltaksbeskrivelse	Overordnet	Tiltaket som er aktuelt på strekningen er en helhetlig utvikling hvor de mest problemfylte strekningene utbedres mhp. robusthet (skredsikring) og fremkommelighet. Typiske tiltak er skredsikring, tunneler, rasvoller, grøftesprenning, kurveutretting og breddeutvidelser.
	Standard	Punktvis utbedring og delvis strekningsvis utbedring til to-felts vei med gul midtlinje (H1 eller Hø1).
	Status	Nye Veier jobber nå med planlegging og vurdering av hvilke tiltak som skal prioriteres for gjennomføring. Foreløpig er prosjektet rv. 13 Djupevik–Kviturtunnelen vurdert som moden for oppstart innen 2025.
Prissatte virkninger	Forventet kostnad	Tiltaket har en ramme på 3,8 mrd. kroner
	Trafikant- og godsnytte	Tiltak for økt fremkommelighet forventes å øke snitthastighet noe, men det er først og fremst robusthet og trafikksikkerhet som vil utbedres.
	Trafikk-sikkerhet	Delstrekningene og punktene med høy ulykkesfrekvens vil utbedres.
Ikke-prissatte virkninger	Konflikt-potensial	Tiltakene på strekningen vil stort sett være mindre utvidelser langs eksisterende vei, og det forventes derfor generelt lavt konfliktpotensial.
	Samfunns-sikkerhet	Det forventes at robustheten vil økes som følge av tiltakene, redundansen og restitusjon forventes uendret. Samlet poengsum fra 3R-analyser: 2.
	Følsom-hetsanalyse	Mesteparten av tiltakene på strekningen er for umodne til konkrete vurderinger. Generelt forventes det at automatisering kan løse noe av utfordringene med trygghet og effektiv trafikkavvikling, noe som kan redusere lønnsomheten av tiltaket. Økt klimapåvirkning kan øke investeringskostnadene. Samtidig vil også nytten av forsterkende tiltak generelt øke.

Skred som har ført til stengte veier etter 2013

Kilde: NVDB og Nye Veiers leveranse på prioriteringsoppdraget

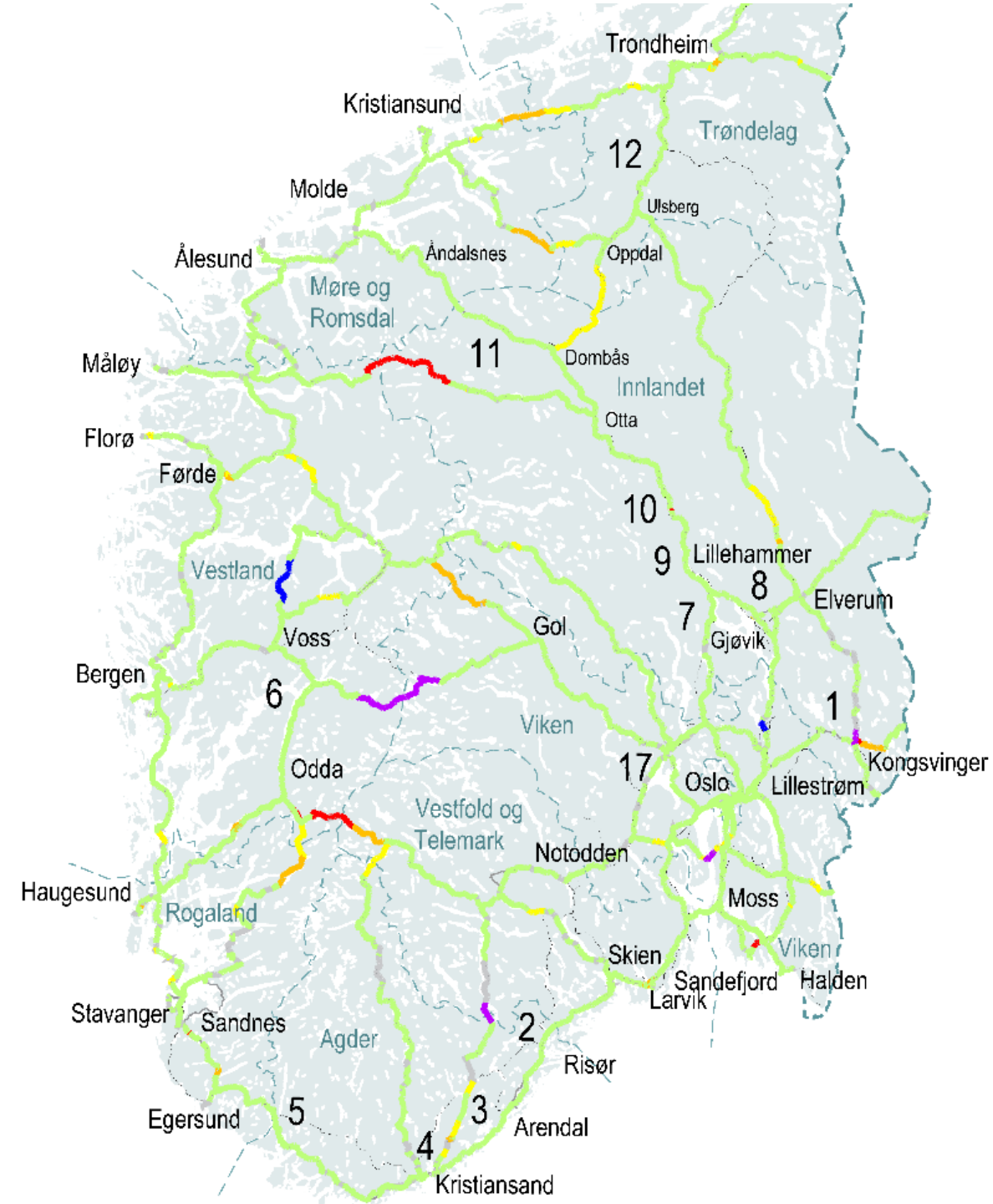


Uplanlagte stengninger

Ikke planlagte stengninger i perioden 2017-2022

- 0-19 timer
- 20-49 timer
- 50-99 timer
- 100-199 timer
- 200-499 timer
- >500 timer

Kilde: NVDB



Nye Veier sin rolle Rv. 13

- NTP 2022-2033: *"I det videre planleggingsarbeidet vil Nye Veier kunne prioritere investeringer som reduserer rasfare og gir en bedre veistandard"*
- Strekningsutvikling og utbedringer over tid
- Planlegger, utbedrer og drifter og vedlikeholder våre tiltak



Nye Veier ønsker et helhetlig ansvar

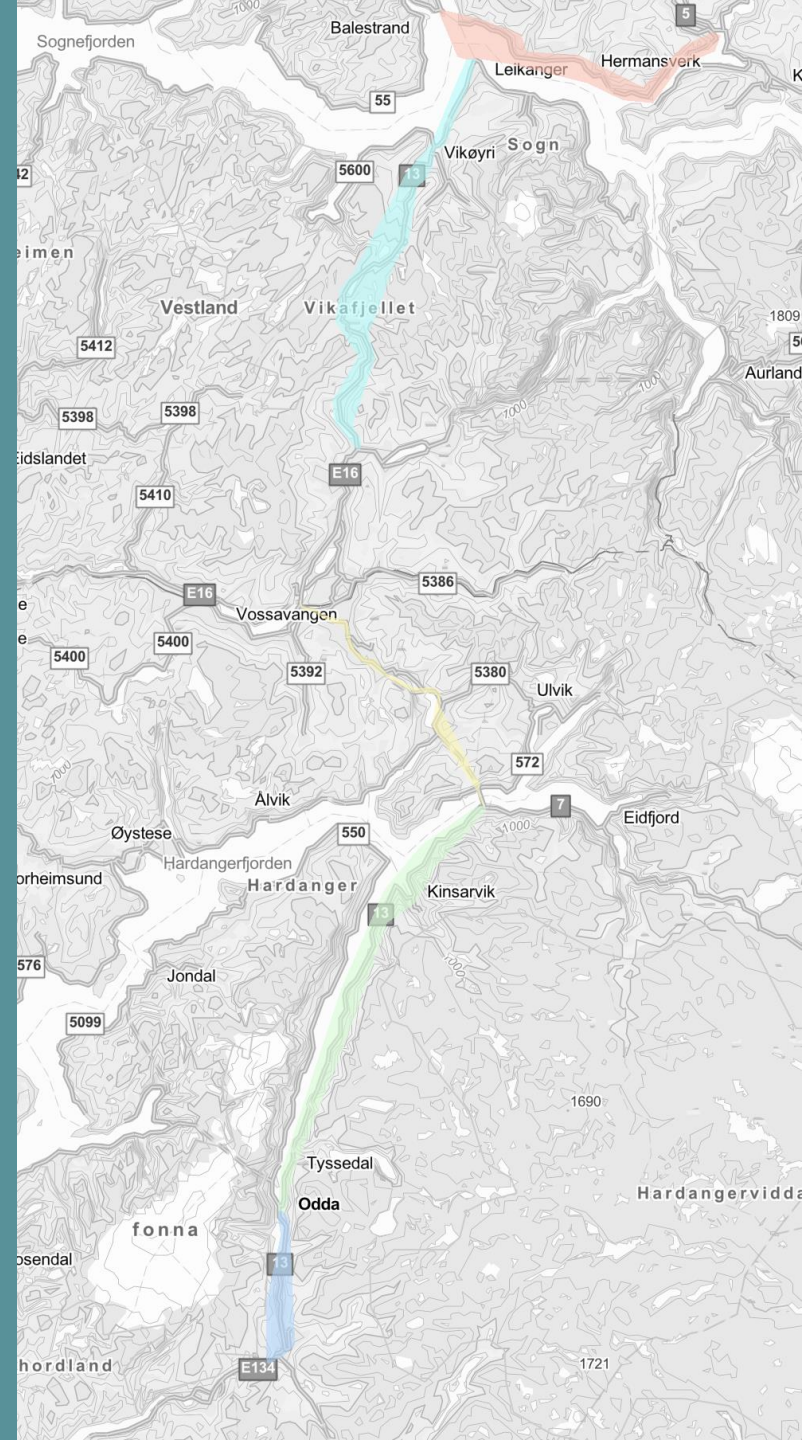
- Dialog med Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet om overtakelse av drift og vedlikehold på hele strekningen
- Se utbedring, drift og vedlikehold i sammenheng
- Målestokk-konkurransen og mer drift og vedlikehold for pengene



Møte i Odda mars 2022. Foto: Nye Veier/Imi Vegge

Strekningsanalyse Rv. 13

- Fem delstrekninger
 - Skare – Odda
 - Odda - Hardangerbrua
 - Hardangerbrua – Voss
 - Vinje – Vangsnes
 - Hella – Sogndal
- Vurderinger
 - Bruk av veien og utfordring for brukerne
 - Veiens beskaffenhet
 - Vurderinger og løsninger
- Andre moment
 - Samfunnsikkerhetsvurderinger
 - Nytte ved utbedring av skredutsatte veistrekninger



Prioritering og finansiering

- Prioritere strekninger med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet foran strekninger med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet
- Vi arbeider kontinuerlig med kriterier for prioritering, arbeid med problemanalyser, tidspunkt planoppstart og rekkefølgen på utbygging
- Utvikler nye metoder for å kunne prioritere strekninger som ikke er lønnsomme, for eksempel:
 - Hva betyr forutsigbarhet og opplevelse av trygghet for prioritering av våre prosjekter?
- Fremtidige utbyggingsavtaler på Rv 13 – vi kan tenke nytt

Kommende tiltak

- Djupevik – Kviturtunnelen (Ras/fremkommelighet)
- Kyrkjenes - Berget ved Kinsarvik (fremkommelighet)
- Osgjelet ved Vinje (Ras)
- Aurskreda/Midtskreda ved Odda (Ras)
- Freim-Djupevik ved Odda (Fremkommelighet)
- Skarvabjørg nord for Tyssedal (Ras)

