

Fullføringsplan for E16 gjennom Valdres

Målsetting:

Rask fullføring av E16 gjennom Valdres til fullgod standard



V

Regionstyrets prioriteringer til NTP 2022-25 er:

- | | | |
|-----------------------------|---------|-----------------------------|
| 1. Kvamskleiva | 2022-23 | Rassikringsmidler |
| 2. FagernesS- Hande | 2024-25 | Riksveg-og utbedringsmidler |
| 3. Hande-Øye (rest) fullfør | 2022-25 | Utbedringsmidler |
| 4. Bjørgo-FagernesS. Planl. | 2024-25 | Planleggingsmidler |

I dette notat er det gitt nærmere orientering/begrunnelse- se oversikt på side2

Dette er regionstyrets skisse til fullføringsplan for oppfølging av E16 - der hensikten er å fokusere på mål og tiltak for raskt å fullføre E16 gjennom Valdres.

Målet med planen er også å tilrettelegge for et godt samarbeid med Statens vegvesen, Oppland fylkeskommune/Innlandet fylkeskommune og andre samarbeidspartnere for å få utarbeidet gode og realistiske gjennomføringsplaner.

Denne fullføringsplanen er inndelt i følgende avsnitt:

	Side
• Målsetting	2
• Prioriteringer og agumentasjon	2
• Kvamskleiva	5
• FagernesS-Hande	6
• Hande-Øye (rest)	8
• Bjørgo-FagernesS	9
• Skisse til fullføringsplan	10

MÅLSETTING

Rask fullføring av E16 gjennom Valdres med fullgod standard

PRIORITERINGER OG ARGUMENTASJON

Status og prioritering av reststrekningene

Utgangspunktet er at i løpet av 2019 vil både Buskerud gr-Bjørgo (50 km) og Øye-Borlaug (40 km) bli ferdigstilt med 8.5 meter vegbredde og fartsgrense 80 km/t, og at det er viktig både nasjonalt og lokalt at reststrekningene på E16 gjennom Valdres raskt fullføres.

Sammen med reststrekningen Ljøsne-Tønjum i Lærdal vil dette fullføre den 260 km strekningen på E16 gjennom Oppland og Sogn-og Fjordane med 8.5 m vegbredde og 80 km/t i fartsgrense.

Reststrekningen Bjørgo-Øye gjennom Valdres ble på oppdrag fra Samferdselsdepartementet konseptvalgutredet i 2010/11 med følgende prioritering:

- Kvamskleiva
- FagernesS-Hande
- Hande-Øye
- Bjørgo-Fagernes

Både Stamvegutvalget, Oppland fylkeskommune og Valdresrådet/regionstyret har i alle år støttet opp om denne prioriteringen. De har alle arbeidet for at reststrekningen Bjørgo-Øye raskt bygges ut for å få en effektiv utnyttelse av de foretatte investeringer på E16 - og for snarlig å få etablert en veg med fullgod standard og sikker vinterregularitet mellom øst og vest.

Fylkestingene i Hedmark og Oppland har samarbeidet i de tre siste planperioder, og ved behandlingen av NTP 2018-29 var E16 med i to av de 9 felles hovedpunkter:

- Fylkestingene ber om at følgende riksvegprosjekter i Innlandet- E6, E16, Rv3, rv3/25 og Rv4-ferdigstilles i løpet av planperioden.
- Fylkestingene mener at E16 vestover og østover må prioriteres som en hovedvegforbindelse, da vegen har stor betydning for regional og internasjonal transport gjennom Innlandet.

Begge fylkeskommunene støttet for øvrig opp om E134 og E16 i sine respektive uttalelser til hhv Øst-vestutredningen og KVV GOL-Voss.

Prioriteringen av strekningene mellom Fagernes og Øye skyldes at disse kommer dårligst ut på hele E16 mht vegbredde, lave fartsgrenser, dårlig framkommelighet og svært høg ulykkesfrekvens. Flere av delstrekningene inngår for øvrig på listen over de 20% farlgste strekningene i Region øst

I NTP har både Kvamskleiva og FagernesS-Hande vært prioritert i andre periode både i NTP 2010-19 og 2014-23. I inneværende NTP er Kvamskleiva prioritert i annen periode, mens FagernesS-Hande har falt ut. Det er avsatt 500 mill.kr med «strekningsvise utbedringsmidler» til strekningen Fagernes-Øylo der Hande-Øylo får det meste av midlene.

E16 må bli 100% vintersikker

Både nasjonalt og lokalt er det viktig å ha et effektivt, pålitelig og miljøtilpasset transportsystem, og dette blir enda viktigere med stadig tiltagende ekstremvær. Dette styrker den 100% vintersikre over Filefjell – som også har vesentlig mindre nedbør enn de andre fjellovergangene.

Begrunnelsen for rask fullføring av E16 gjennom Valdres er forsterket etter ferdigstillelsen av E16 over Filefjell. Når det er kolonnekjøring eller stengte veger på de andre fjellovergangene, mangdobles trailertrafikken over Filefjell, og dette fører til svært mange utforkjøring på den smale vegen mellom Fagernes og Øye.

På 3 døgn i januar 2018 var det 65 bilberginger på denne strekningen.

Norges Lastebileier-forbund er bekymret for de merkostnadene dårlig vinterregularitet øst-vest gir, og mener en kortsiktig og rimelig løsning er å gjøre ferdig E16 gjennom Valdres med fullgod standard.

Det kan gå svært lang tid før de øvrige fjelloverganger blir ferdig utbygd.

Samtidig blir sikker og forutsigbar regularitet stadig viktigere.

E16 binder landsdeler sammen

Nasjonalt er E16 raskeste forbindelse mellom Vestlandet og størstedelen av områdene nord for Oslo på Østlandet – herunder hele Mjøsområdet. Reststrekningen på Fv33 Bjørge-Gjøvik over Tonsåsen fullføres i 2020.

Videre vises det til at E16 i tillegg til å være europavegen Bergen-Oslo også er europavegen mellom Bergen og Gavle i Sverige - og passerer Gardemoen. Det planlegges nå ny trasè mellom Hensmoen/Nymoen og Eggemoen – som vil forkorte reiseavstanden langs E16 med ca 5km og gi store høydegevinster.

E16 inngår også i raskeste forbindelse mellom Bergen-Trondheim når Fv51 over Valdresflya er åpen (ca. 8 mnd årlig) Det er lenge til E39 blir ferdig mellom Bergen og Trondheim (kostnad ca 240 mrd) For øvrig er Fv53 Tyin-Årdal ca 80 km kortere veg mellom Østlandet og Årdal enn å kjøre via Lærdal. Det er også mange tilknytningsveger til E16 på Vestlandet- f.eks.Rv5 Lærdal-Florø

E16 gjennom Valdres er svært ulykkesbelastet

I tiårsperioden 2007-2016 hadde de 3 nordlige hovedforbindelsene øst-vest følgende personskade ulykker mellom Hønefoss og Voss:

- Filefjell 325
- Hemsedal 235
- Hardangervidda 243

Av ulykkene langs Filefjellalternativet var hele 251 på strekningen Hønefoss-Borlaug, og de fleste av disse gjennom Valdres. I forhold til årsdøgntrafikken ligger ulykkestallene på E16 mellom Fagernes og Øye trolig på norgestoppen (hovedvegnettet)

E16 har styrket sin stilling

Samarbeidspartiene (H,FrP,KrF,V) på Stortinget er i oppfølgingen av Øst-Vestutredningen enige om at E16, sammen med Rv7 og Rv52, skal være de nordlige hovedforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet.

Nye utredninger og fagrapporter i oppfølgingen av Øst-Vest utredningen har i vesentlig grad styrket E16 i forhold til de andre nordlige alternativene øst-vest.

I tillegg vil bruk av «strekningsvise utbedringsmidler» på Hande-Øye bety en kraftig kostnadsreduksjon på denne 37 km lange strekningen gjennom Valdres.

Det ovenstående tilsier at hovedmålsettingen for det videre arbeid må være

Rask fullføring av E16 gjennom Valdres med fullgod standard

1. Kvamskleiva – forsering av dette byggeklare prosjektet

Prioriteringer og status

Rassikringsprosjektet Kvamskleiva har vært prioritert i annen periode i alle utgaver av NTP siden 2010, reguleringsplan ble godkjent i 2015 og prosjektet er nå byggeklart.

Kvamskleiva er det høyest prioriterte rassikringsprosjektet i hele Region Øst og er det høyest prioriterte enkeltprosjekt i Valdres – både i konseptvalgutredningen av 2011 og av Valdresrådet. Prosjektet har forøvrig i alle år vært prioritert av OFK, Stamvegutvalget, Vegforum Innlandet og NLF.

Det er også stor forståelse for prosjektet i Stortinget, og under behandlingen av NTP foreslo opposisjonspartiene at prosjektet skulle framskyndes til første seksårsperiode i NTP 2018-2023.



Kart: Kvamskleiva

Nærmere om prosjektet

Kvamskleiva har smal veg, det er registrert i gjennomsitt 170 stein/is ras årlig og prosjektet har høy skredfaktor.

I tillegg til å være den «største flaskehalsen» på den vintersikre europavegen gjennom Valdres, er Kvamskleiva også skoleveg for halvparten av skoleelevene i Vang.

Prosjektet vil ferdigstille ca 6 km ny veg hvorav 1.8 km er i tunnel. Reiselengden langs E16 reduseres med ca 1 km. Kostnaden er 670 mill.kr (2018-priser)

Videre oppfølging

I NTP 2018-29 er Kvamskleiva ikke prioritert før enn i 2024, men prosjektet er byggeklart og rammene til skredsikring bør økes som følge av stadig mer ekstremvær og rasfare.

Ved prioritering i første periode i NTP 2022-33 vil Kvamskleiva kunne startes opp i 2022. Det registreres for øvrig at Statens vegvesen har med Kvamskleiva i 2022 på sine lister om framtidige anbud.

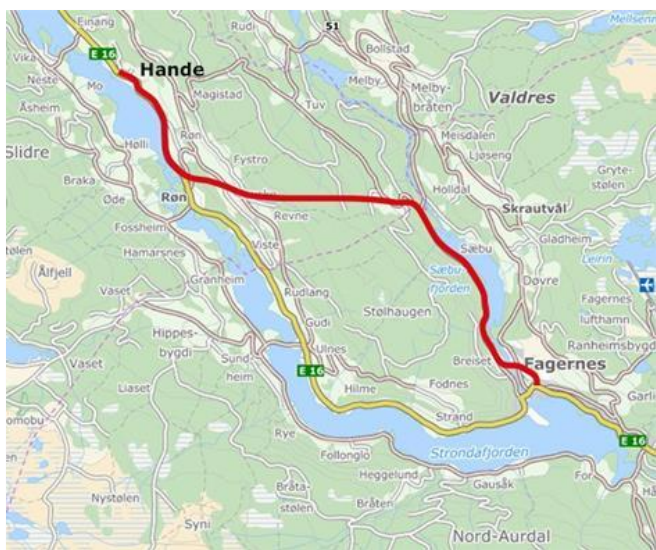
Det ovenstående tilsier at det arbeides for at den rasutsatte «flaskehalsen» Kvamskleiva bør forseres i forhold til gjeldende NTP.

2. FagernesS-Hande må inn i NTP 2022-27

Prioriteringer

Prosjektet FagernesS-Hande har vært prioritert i annen periode i NTP 2010-19 og 2014-23, men kom ikke med i NTP 2018-29. Kommunedelplan ble godkjent i 2014, og etter 40 års debatt var det endelig full enighet om trasevalg gjennom Fagernes.

FagernesS-Hande har sammen med Kvamskleiva i alle de siste NTP-periodene vært blant de høyest prioriterte prosjektene på hele E16 av såvel Stamvegutvalget som Oppland fylkeskommune.



Kart: Fagernes S - Hande

Nærmere om prosjektet

E16 gjennom Fagernes har i dag 11000 ÅDT, og er i ferd med å bli en utfordring i forhold til trafikk og miljø i Fagernes. Vegen videre til Hande er smal og ulykkesbelastet – med stort sett 50-60-70 km/t i fartsgrense.

Videreutvikling av Fagernes forutsetter at E16 legges utenom sentrum, og det ble i samarbeid med Statens vegvesen i 2015 utarbeidet en areal- og strategianalyse for regionsentret.

I den vedtatte kommunedelplan omfatter prosjektet tunnel bak Fagernes sentrum, veg i dagen til Holdalsfoss, tunnel til Røn N og veg i dagen til Hande. Prosjektet vil redusere veglengden fra 19 km til 16 km – og gi en innspart reisetid på ca 7 min. med 80 km/t fartsgrense. Kostnad 3750 mill.kr (2018 priser)

Stortingsbehandlingen og videre oppfølging

Fagernes-Hande kom som nevnt ikke med i NTP, men opposisjonen hadde forslag om ordinære riksvegmidler til prosjektet.

I stedet presiserte komiteens flertall (H,FrP,KrF,V) «at Fagernes-Øye skal være blant prioriterte strekninger på E16 i Valdres. Det ligger inne midler til strekningsvise utbedringer i NTP 2018-2029, som vil bidra til økt trafiksikkerhet og bedre framkommelighet. Det er spesielt de farlige strekningene Reiessvingen og Røn, samt omkjøringen utenom Fagernes, som bør prioriteres for strekningsvis utbedring»

Statens vegvesen gikk i sitt forslag til handlingsprogram for NTP inn for at de strekningsvise utbedringsmidlene stort sett skulle gå til utbedringer vest for Hande og at omkjøringen forbi Fagernes sentrum ikke kunne realiseres innen den økonomiske ramme.

Valdresrådets og Oppland fylkeskommunes høringsuttalelser støttet opp om stortingsflertallets prioritering, og presiserte også viktigheten av min. 8.5 m vegbredde - der også NLF hadde et sterkt engasjement.

Den 19 mars 2018 var samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen på besøk i Valdres og konkluderte med

- Vegbredde på 8.5 m Fagernes-Øye
- FagernesS-Hande bygges som et helhetlig prosjekt, og ikke deles opp i delprosjekter
- E16 må gå utenom Fagernes sentrum
- Kostnadsbesparende tiltak bør vurderes
- Politikerne må kjempe på nytt for å få prosjektet med i NTP

Rask avklaring av kostnadsbesparende tiltak

For at FagernesS-Hande skal kunne komme med i neste NTP må det foretas en utredning om kostnadsbesparende tiltak. En slik utredning må startes opp raskt for at eventuelle nye plan- og vedtaksprosesser kan skje tidsnok til at prosjektet på nytt kan fremmes til neste planperiode. En rask avklaring av trasèvalget er også viktig for annen planlegging mellom Fagernes og Hande.

Regionstyret har siden møtet med samferdselsministeren våren 2018 anmodet SVV om utredning om kostnadsbesparende tiltak, og SVV har i et notat i jan. 2019 framlagt noen skisseløsninger til drøftelse med invitasjon til innspill.

Det er innkommet flere innspill, og det synes riktig å ta grov vurdering av de 5-10 mest aktuelle, og å ta en rask utsilingsprosess til 2-3 alternativ til kosekvensanalyse.

I vurderingene er det viktig å basere disse på prosjektoptimalisering – der det vurderes både framtidig nytte og kostnader, og der også tilgjengeligheten til Fagernes sentrum er sentral.

De direkte berørte kommunene, Nord Aurdal og Vestre Slidre, har bedt SVV starte opp arbeidet med planprogram for revisjon av KDP. SVV har sendt forespørsel til Samferdselsdepartementet om planleggingsmidler til dette.

Viktig med rask avklaring av eventuelle planendringer i FagernesS-Hande prosjektet, slik at dette i god tid kan prioriteres i neste NTP.

3. Hande-Øye fullføres med «Strekningsvise utbedringsmidler»

Status og prioriteringer

I NTP 2018-29 er det lagt opp til at strekningen Fagernes-Øye skal finansieres med «strekningsvise utbedringsmidler» og i handlingsprogrammet for NTP 2018-23 er det avsatt en ramme på 400 mill.kr i «strekningsvise utbedringstiltak». I tillegg vil disse midlene kunne suppleres med andre midler mv til et totalbeløp på ca 500 mill.kr.

Disse midlene skal fordeles av Statens vegvesen – som i denne prosessen har invitert berørte lokale interessenter til å delta.

Bruk av utbedringsmidler betyr en kraftig kostnadsbesparelse, som dog må søkes balansert mot for store nyttetap.



Kart: (Fagernes) Hande - Øye

Nærmere om prosjektet

Fagernes- Øye er den desidert dårligste strekning på hele E16, og nasjonalt er det viktig snarlig å få fullført strekningen med gjennomgående god standard for å sikre vinterregulariteten øst-vest.

Utbedringsprosjektet består av følgende delstrekninger:

- Hande-Øylo, som består av Hande-Ryfoss og Ryfoss-Øylo
- Synshagen- Øye, som kan deles i Synshagen-Turtnes og Turtnes-Øye (3km med egen RP2016)

I NTP 2018-23 er oppfølgingen organisert i utbedringsprosjektet Fagernes-Øylo, der Hande-Øylo er prioritert og der det også inngår tre ulykkespunkt; Reiensvingen, Røn og UlnesN, på eksisterende veg mellom Fagernes og Hande.

Statens vegvesen har arbeidet videre med organiseringen av arbeidet med de strekningsvise utbedringsmidlene, og ønsker å involvere entreprenører i vegutbedringsprosjekter helt fra reguleringsplanfasen til ferdigbygd prosjekt. Så tidlig involvering er helt nytt i vegsaker.

Statens vegvesen har lansert strekningen Fagernes-Øylo som et testprosjekt for den nye entreprenørtypen. Anleggsstart er våren 2021.

Standardkravene må være min 8.5 m vegbredde og 80 km/t fartsgrense.

Det vises til at Buskerud gr-Bjørgo (50 km) og Øye-Borlaug (40 km) i 2019 blir fullførte med 8.5m vegbredde og stort sett 80 km/t i fartsgrense, og at det er viktig å opprettholde sammenhengende ensartet standard også på reststrekningene gjennom Valdres.

Med de store kostnadsbesparelser ved bruk av utbedringsstandard kan det brukes en del midler for å samle avkjørsler mv på de vanskeligste delstrekninger for å luke bort 60 og 70 sonene. Det er viktig å få ut nyttegevinstene av veginvesteringene.

Regionstyret er enig med Statens vegvesen at dersom midlene til strekningen Øylo-Hande ikke strekker til - så prioriteres tilfredsstillende standard framfor fullføring av hele strekningen.

Tilrettelegging for modulvogntog viktig

Det er viktig at den mest vintersikre vegen øst-vest tilrettelegges for modulvogntog, men det er fortsatt lite tilrettelagt på det omliggende vegnett og denne trafikken skal gå langs den trase som endelig velges for FagernesS-Hande. Det er således vanskelig å prioritere tilrettelegging for modulvogntog øst for Hande, før trasèen for FagernesS-Hande er endelig avklart. For Valdresregionen er det for øvrig lite ønskelig å tilrettelegge for flere og større biler gjennom Fagernes før trasèvalget er endelig avklart.

Planprogrammet er under behandling. Utbygging 2021-2023

Etter høringsrunde skal nå de tre berørte kommunestyre, Nord Aurdal, Vestre Slidre og Vang, ta stilling til planprogrammet før påske.

Reguleringsplaner (5) ferdige vår 2020, byggeplan og grunnnerverv 2020 og utbygging 2021-2023.

Reststrekningene med utbedringsmidler må fullføres i neste NTP

Reststrekningene på Hande-Øye må fullføres med utbedringsmidler senest 2024-2025. Dette kan også gjelde eventuelle utbedringsstrekninger øst for Hande om Fagernes-Hande prosjektet revideres.

Valdres ser positivt på testprosjektet Fagernes-Øylo forutsatt at dette utbygges med god standard.

Viktig at Hande-Øye (rest) fullføres med strekningsvise utbedringsmidler i NTP 2022-25.

4. Bjørgo-Fagernes må planlegges

Utbygging av Bjørgo-Fagernes vil fullføre E16 gjennom Valdres. Dette er en 16 km lang strekning med stor trafikk – 8000 ÅDT ved Leira - som ventelig vil øke når både Bagn-Bjørgo og Fv33 over Tonsåsen fullføres i 2019 og 2020.

Ihht vegnormalene vil strekningen bli planlagt med 12.5 meter vegbredde, og det er fra tidligere planvurderinger en del båndlagte arealer til alternative vegvalg.

Strekningen har i dag mange soner med 50, 60 og 70 i fartsgrense, og er ulykkesbelastet.

Planlegging av Bjørgo-Fagernes må startes opp

SKISSE TIL FULLFØRINGSPLAN FOR E16 GJENNOM VALDRES

Når Buskerud gr-Bjørgo (50 km) og Øye-Borlaug (40 km) blir fullførte i løpet av 2019 gjenstår strekningen Bjørgo-Øye for å fullføre E16 gjennom Valdres med 8.5 m vegbredde og 80 km/t i fartsgrense.

Det vises til argumentasjonen på side 2-4 for rask fullføring av E16 gjennom Valdres.

I oppfølgingen kan det være hensiktsmessig å vurdere hele reststrekningen som en helhetlig fullføringsplan siden de enkelte delprosjekter har stor gjensidig avhenighet.

Dette uten å forstyrre framdriften i de pågående prosesser med Kvamskleiva, Fagernes-Hande og Fagernes-Øylo.

En slik helhetlig strategi passer svært godt inn i den nye organisering og de nye prosesser med NTP, og vil kunne være et godt verktøy for å gi oversikt over hovedutfordringene langs de ulike strekninger i de nye fylkene.

Jfr. også at OFK sitt fylkesting ved behandlingen av NTP sitt handlingsprogram henstilte til SVV om å utarbeide en helhetlig strategi for utviklingen av riksvegnettet, og at denne strategien bør utarbeides i et nært samarbeid med OFK og kommunene.

Det vises for øvrig til at prosjektoptimalisering og nytte- og kostnadsvurderinger for hovedvegnettet bør vurderes i en større sammenheng enn for delstrekninger.

Dersom det prioriteres høyt å få til en rask fullføring av E16 gjennom Valdres, kan en skisse til fullføringsplan være (med foreløpige kostnadsoverslag i mill.kr):

	Totalt	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
1. Kvamskleiva	680		340	340				
2. Fagernes-Hande								
a) Fagernes-Ulnes	2200				1100	1100		
b) Ulnes-Hande	400	60			170	170		
3. Hande-Øylo								
a) Hande-Øylo	700	60	160	220	260			
b) Turtnes-Øylo	100				100			
c) Synshagen-Turtnes	330				150	180		
4. Bjørgo-Fagernes	1500						750	750
SUM	5910	120	500	560	1780	1450	750	750
Fordelt på:								
• Raskeringsmidler	680		340	340				
• Riksvegmidler	3700				1100	1100	750	750
• Utbedringsmidler	1530	120	160	220	680	350		

Kommentarer:

1. SVV sitt kostnadsanslag på 680 mill.kr i 2018-priser
2. De pågående vurderinger om kostnadsbesparende tiltak på Fagernes-Hande kan resultere i valg av ulike løsninger. Her er det forutsatt tunnel bak Fagernes sentrum til Breiset (som i gjeldende KDP) og tunnel til Ulnes(sør) som finansieres med riksvegmidler, mens reststrekningen Ulnes-Hande finansieres med utbedringsmidler.
Fagernes-Ulnes er her valgt fordi dette har den desiderte høyeste nytteverdi, men «Ulnes» kan etter en utsilingsprosess bli erstattet av andre alternativ.
3. Hande-Øye opprustes med utbedringsmidler - her beregnet til en kostnad på 30 mill.kr pr km, som må baseres på opprustning til 80 km/t.
NB! Alle kostnadstall vil bli gjennomgått på nytt når Riksvegutredningen 2019 blir framlagt.

Det haster mest med å fullføre strekningen FagernesS-Øye som er den dårligste strekning på hele E16, og spesielt er det viktig å få fullført «flaskehalsene» Kvamskleiva og Fagernes-Hande i NTP 2022-25.

Ved å supplere de 500 mill.kr i utbedringsmidler i 2021-23 med 1030 mill.kr i nye utbedringsmidler i NTP 2022-25, vil hele problemstrekningen Fagernes-Øye kunne bli ferdigstilt i 2025.

Kostnaden for hele reststrekningen Bjørge- Øye på 5910 mill.kr (2018- priser) er lavere enn de 6800 mill.kr (2014-priser) reststrekningen var beregnet til i Riksvegutredningen 2014.

Om nytteeffektene opprettholdes vil derfor nytte/kostnadsvurderingene av å fullføre reststrekningen komme langt bedre ut.