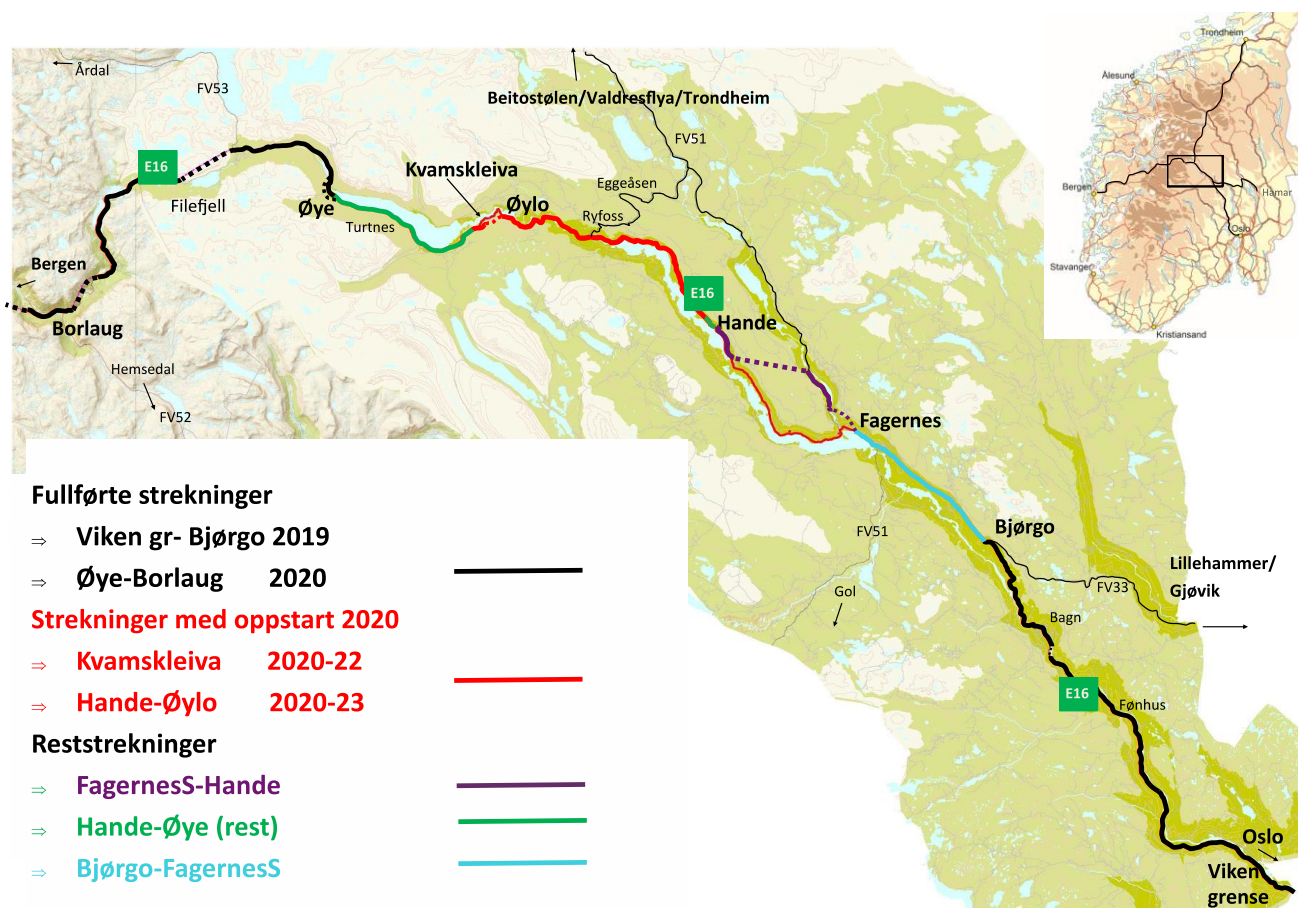


Fullføringsplan for E16 gjennom Valdres

Målsetting:
RASK FULLFØRING AV E16 GJENNOM VALDRES



Regionstyrets prioriteringer i NTP er:

Etter at Stortinget i 2020 budsjettet prioriterte oppstart av Kvamskleiva og Hande-Øylo har regionstyret følgende prioritering av reststrekningene gjennom Valdres:

- | | | |
|------------------------------------|----------------|------------------------------------|
| 1. FagernesS- Hande 1) | 2023-25 | Riksveg-og utbedringsmidler |
| 2. Hande-Øye (rest) 2) | 2020-25 | Utbedringsmidler |
| 3. Bjørgo-FagernesS. Planl. | 2022-25 | Planleggingsmidler |

1) FagernesS-Hande har ifølge ny prosjektoptimaliseringsanalyse et stort potensiale for kostnadsbesparende tiltak, som er inntil 45% rimligere enn tidligere beregnet

2) Hande-Øylo er bevilget oppstartsmidler i 2020

I dette notat er det gitt nærmere orientering/begrunnelse- se oversikt på side 2

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, Innlandet fylkeskommune og andre samarbeidspartnere for å få utarbeidet gode og realistiske gjennomføringsplaner.

Denne fullføringsplanen er inndelt i følgende avsnitt:

	Side
• Sammendrag og konklusjon	2
• Målsetting	3
• Prioriteringer og argumentasjon	3
• Nærmere om reststrekningene gjennom Valdres	6
- FagernesS-Hande	6
- Hande-Øye(rest)	8
- Bjørgo-FagernesS	9
• Skisse til fullføringsplan	10

SAMMENDRAG OG KONKLUSJON

Med de argumentene som er nevnt på side 2-5, i omtalen av de respektive reststrekninger på side 6-10 og i skisse til fullføringsplan på side 10-11, mener regionstyret at det vil være en god strategi både nasjonalt, regionalt og lokalt at E16 gjennom Valdres raskt fullføres.

Viktige momenter er:

- Det haster mest å fullføre strekningen FagernesS-Øye, som er den dårligste strekningen på hele E16.
I denne sammenheng er det svært gledelig at det i statsbudsjettet for 2020 ble klarert oppstart av så vel Kvamskleiva som Hande-Øylo i 2020.
- Videre er det gledelig at det tidligere kostnadsanslaget for Fagernes-Hande på 3750 mill.kr har et innsparingspotensiale på over 40% , som bør innebære at prosjektet kommer med i NTP 2022-25.
- Ved å supplere de 500 mill.kr i utbedringsmidler i 2020-23 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 Bjørgo- Øye er-inklusive Kvamskleiva- ovenfor anslått til 5546 mill.kr, som er vesentlig lavere enn de 6800 mill.kr (2014-priser) som reststrekningen var beregnet til i «Riksvegutredningen 2015»
- Det er viktig at også nytteverdier og standardkrav på 8.5 m vegbredde og 80 km/t vektlegges i den videre oppfølging.

MÅLSETTING

Regionstyrets målsetting er:

Rask fullføring av E16 gjennom Valdres til god standard

Som det vil framgå av denne fullføringsplan vil denne målsetting være i godt samsvar med Regjeringens nye målstruktur der hovedmålet er:

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem

og der E16 scorer høyt på flere av delmålene – jfr. vintersikker og laveste fjellovergang, mindre penger- stort innsparingspotensiale på FagernesS-Hande, bruk av utbedringsmidler Hande-Øye, god samfunnsøkonomi i raskt å få nyttiggjort de foretatte investeringer, svært høye ulykkestall mv

PRIORITERINGER OG ARGUMENTASJON

Status og prioritering av reststrekningene

Utgangspunktet er at i løpet av våren 2020 vil både Viken gr-Bjørgo (50 km) og Øye-Borlaug (40 km) bli ferdigstilt, og at det er viktig både nasjonalt og lokalt at reststrekningene på E16 gjennom Valdres raskt fullføres.

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

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

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

Både Stamvegutvalget, Oppland fylkeskommune, Vegforum Innlandet 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 fullført 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 KVVU Gol-Voss.

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 falt

ut på grunn av høye kostnadsanslag, og der Regjeringen ønsket at kostnadsbesparende tiltak måtte vurderes. Det ble forøvrig avsatt 500 mill.kr med «strekingsvise utbedringsmidler» i årene 2021-23 til strekningen Fagernes-Øylo der Hande-Øylo får det meste av midlene.

I statsbudsjettet for 2020 ble det bevilget 100 mill.kr til oppstart av Kvamskleiva i 2020 med fullføring i 2022, og 50 mill.kr til oppstart av utbedringsstrekningen Fagernes-Øylo. Positivt er det også at kostnadene til FagernesS-Hande - ifølge en prosjektoptimaliseringsanalyse (SPA)- kan reduseres med ca 45%, og at dette bør åpne for at prosjektet kan prioriteres i NTP 2022-25.

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% farligste strekningene i tidligere Region Øst.

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 vegen over Filefjell, som er laveste fjellovergang med vesentlig mindre nedbør enn de andre.

Begrunnelsen for rask fullføring av E16 gjennom Valdres er forsterket etter ferdigstillingen 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.

E16 støttes av næringslivet

Direktør i Norges Lastebileier-forbund, Geir A Mo, 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.

Direktør i NHO Innlandet, Jon Kristiansen, støtter også opp dette, og at det er viktig å få levert varer også på vanskelig vinterføre. Han viser til at det gjenstår en stor flaskehals for å fullføre en god og viktig veg, og det er regionsentret som inngår i FagernesS-Hande prosjektet.

NHO Innlandet og Vegforum Innlandet har derfor prioritert FagernesS-Hande sammen med Rv4 Oslo-Mjøsbrua og Rv25 Hamar-Løten sine innspill til NTP 2022-33.

E16 binder landsdeler sammen

Nasjonalt er E16 raskeste forbindelse mellom Vestlandet og størstedelen av områdene nord for Oslo på Østlandet – herunder hele Mjøsområdet.

Dette har vært et viktig begrunnelse for Oppland fylkeskommunes prioritering av Fv33 Bjørge-Gjøvik, og der reststrekningen 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 Gardermoen. Det planlegges nå ny trasè mellom Hensmoen/Nymoene 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 Tyn-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 er hovedpulsåren gjennom Valdres

I tillegg til sine viktige nasjonale funksjoner er E16 hovedpulsåren gjennom Valdres- der både jernbane og flyrute er nedlagt. Det er naturlig å prioritere veg i jernbaneløse distrikter der det ikke kan overføres trafikk fra veg til bane.

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 årstdøgntrafikken 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 «strekningssvise utbedringsmidler» på «Hande-Øye» og de nye kostnadstall for «FagernesS-Hande» bety en kraftig kostnadsreduksjon på disse strekningene gjennom Valdres.

Det ovenstående tilsier at både prioriteringer og argumentasjon er i god samsvar med Regjeringens nye målstruktur, og at hovedmålsettingen for det videre arbeid må være:

Rask fullføring av E16 gjennom Valdres

NÆRMERE OM RESTSTREKNINGENE GJENNOM VALDRES

Etter at «Kvamskleiva» er vedtatt startet opp i 2020 har regionstyret prioritert de 3 reststrekningene i samme innbyrdes prioriteringsrekkefølge som tidligere:

1. FagernesS-Hande
2. Hande-Øye (rest)
3. Bjørgo-FagernesS

Nedenfor er det gitt en nærmere orientering om status, prioriteringer og forslag til videreføring av disse 3 reststrekningene.

En alternativ måte er at Statens vegvesen får fastsatt en styringsramme for lengre strekninger. Med en rammefinansiering for fullføring av reststrekninger på E16 vil Statens vegvesen få mulighet til å tilpasse og optimalisere fullføringsplanen og byggestart etter planprosessenes framdrift slik at ressursene utnyttes optimalt. Regionstyret er kjent med at Statens vegvesen har vurdert en slik fullføringsplan for alle reststrekningene mellom Øye og Hønefoss.

1. FagernesS-Hande må inn i NTP 2022-25

Prioriteringer

Prosjektet FagernesS-Hande har vært prioritert i annen periode i NTP 2010-19 og 2014-23. Kommunedelplan (KDP) med et kostnadsanslag på 2300 mill.kr ble godkjent i 2014, og etter 40 års debatt var det endelig full enighet om trasevalg gjennom Fagernes.

FagernesS-Hande har i alle de siste NTP-periodene vært blant de høyest prioriterte prosjektene på hele E16 av **Stamvegutvalget, Oppland fylkeskommune og Vegfoum Innlandet**. **I NTP 2022-33 er prosjektet også spesielt prioritert av NHO Innlandet.**

I prosessen med NTP 2018-23 ble kostnadsanslaget oppjustert til 3750 mill.kr, og det førte til at dette høyt prioriterte prosjektet falt ut av NTP.

Våren 2018 var samferdselministeren på besøk i Valdres og konkluderte med:

- E16 skulle ha vegbredde på 8.5 m på hele strekningen Fagernes-Øye
- E16 må gå utenom Fagernes sentrum
- Kostnadsbesparende tiltak må vurderes på Fagernes-Hande
- Politikerene måtte kjempe på nytt for å få prosjektet med i NTP



På kartet ovenfor er løsningen i den vedtatte kommunedelplan tegnet inn sammen med alternative tunnelloesninger fra Fagernes til Strand/Ulness

Nærmere om prosjektet

E16 har gjennom regionsenteret idag 11000 ÅDT og deler Fagernes, med skole- og helsetilbud, i to. Dette skaper store utfordringer i forhold til trafikk og miljø i Fagernes. Veggen videre til Hande er smal og ulykkesbelastet – med stort sett nedsatt fartsgrense. Videreutvikling av Fagernes forutsetter at E16 legges utenom sentrum. I samarbeid med flere aktører ble det i 2015 utarbeidet en areal- og strategianalyse for regionsentret. I den vedtatte kommunedelplan (KDP) omfatter prosjektet tunnel bak Fagernes sentrum til Breiset, 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.

En rask avklaring av trasevalget er viktig for annen planlegging mellom FagernesS-Hande, jfr.eventuelle utbedringsstrekninger øst for Hande, tilrettelegging modulvogntog øst-vest mv

Fagernes-Hande har et stort potensiale for kostnadsbeparelser

Etter møte med samferselsministeren våren 2018 anmodet regionstyret Statens vegvesen (SVV) om en utredning om kostnadsbeparende tiltak. SVV presenterte på nyåret 2019 et notat med noen skisseløsninger med tunnel Fagernes-Strand, som viste at det var et stort potensiale for å redusere kostnadene.

Dette er fulgt opp videre i den prosjektoptimaliseringsanalyse (SPA) som SVV har utført på oppdrag fra Samferdselsdepartementet for å gi et grunnlag for prioriteringene i NTP 2022-33.

Denne analysen konkluderer med at det tidligere kostnadsanslaget på 3750 mill.kr for den vedtatte kommunedelplan løsningen på Fagernes-Hande er redusert til 3010 mill.kr, og at dette etter kostnadsreducerende tiltak på 970 mill.kr (-32.2%) kan reduseres til 2040 mill.kr. Gjennomsnittreduksjonen på de 40 prosjekter som ble utredet i SPA analysen var -5.2%.

I forhold til de 3750 mill.kr, som var hovedårsaken til at Fagernes-Hande falt ut i NTP 2018-29, er det et potensiale for en total kostnadsreduksjon på 1710 mill.kr (-45.6%)

Videre oppfølging

SVV anbefaler at det gjennomføres en ny kommunedelplanprosess for avklaring av rimeligere alternativer for E16 Fagernes-Hande. Det bør legges opp til en silingsprosess i forbindelse med planprogram for ny kommunedelplan for å redusere antall alternativer som det skal utarbeides konsekvensutredning og planforslag for.

Videre anbefaler SVV at Fagernes-Hande deles i to separate prosjekter som kan finansieres og realiseres uavhengig av hverandre: Fagernes-Strand og Strand-Hande(utbedringsmidler)

Regionstyret slutter seg til SVV sine forslag og mener at det i silingsprosessen også bør vurderes alternativer med tunnel Breiset- Hømanberg/UlnesS som antas å ha høyere trafikantnytte. Videre er det antydnet at den vedtatte løsningen i kommunedelplanen kan reduseres til 2800 mill.kr. Viktig med god løsning for regionsenteret og trafikkavviklingen i og forbi dette.

Med det gode grunnlag en har fra KDP-prosessen i 2014 skulle ressursbruken til utarbeidelse av et planprogram med en effektiv og god silingsprosess være begrenset. Det er viktig med

rask oppstart for at eventuelle nye plan- og vedtaksprosesser kan skje tidsnok til at prosjektet kan bli prioritert i NTP 2022-25.

Det er klarlagt at Fagernes-Hande kommer svært godt ut av den SPA-analyse for kostnadsreducerende tiltak som er utført for å få et godt grunnlag for prioriteringene i neste NTP.

Det er viktig med rask utarbeidelse av planprogram og en effektiv silingsprosess for å tilrettelegge for at prosjektet i god tid kan prioriteres i neste NTP

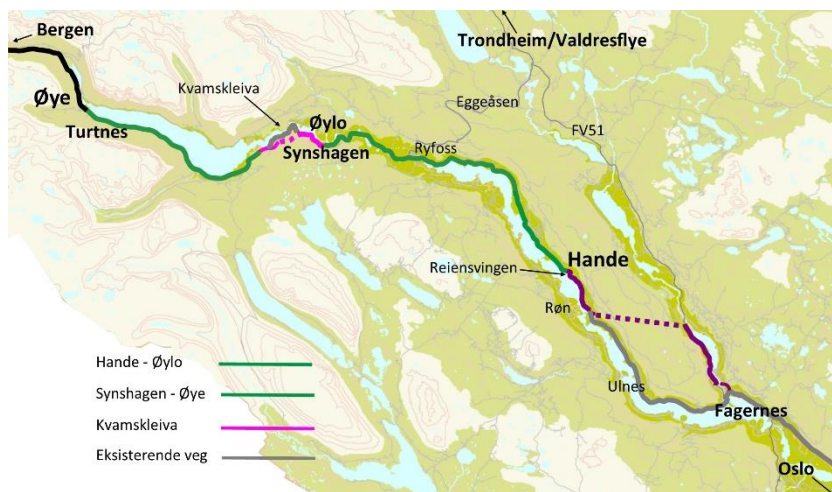
Hande-Øye fullføres med «Strekningsvise utbedringsmidler»

Status og prioriteringer

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 årene 2021-23. I tillegg vil disse midlene kunne suppleres med andre midler mv til et totalbeløp på ca 540 mill.kr.

I statsbudsjettet for 2020 ble det bevilget en oppstartsbevilgning på 50 mill.kr.

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
- Synshagen- Øye, som kan deles i Synshagen-Turtnes og Turtnes-Øye (3km med egen RP 2016)

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, som også er kalt «Valdresmodellen».

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

Det vises til at Viken gr-Bjørgo (50 km) og Øye-Borlaug (40 km) nå er fullført 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. Regionstyret mener at det må legges til rette for gode løsninger for gang- og sykkelveger.

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 må gå langs den trase som endelig velges for FagernesS-Hande. Det er således vanskelig å prioritere tilrettelegging for modulvogntog øst for Hande og for flere og større biler gjennom Fagernes før trasèvalget er endelig avklart.

Oppstart våren 2020

Reguleringsplaner for fem strekninger i Fagernes-Øylo prosjektet har vært på høring, og de fleste av disse vil ventelig bli ferdigbehandlet våren 2020. Utbygging var i NTP fastsatt til 2021-2023, men ble i statsbudsjettet forsert med oppstartsbevilgning i 2020.

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 utbedringsmidler i NTP 2022-25.

2. 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. Dette er et krevende prosjekt der det må startes planlegging for å få nærmere avklart alternative løsninger.

Planlegging av Bjørgo-Fagernes må startes opp i NTP 2022-25

SKISSE TIL FULLFØRINGSPLAN FOR E16 GJNNOM VALDRES

Viken gr-Bjørgo (50 km) og Øye-Borlaug (40 km) er nå begge fullførte og det er gitt klarsignal for oppstart av Kvamskleiva (6 km) i 2020 med ferdigstilling i 2022.

Det vises til argumentasjonen på side 2-5 for rask fullføring av E16 gjennom Valdres.

I oppfølgingen kan det være hensiktsmessig å vurdere hele reststrekningen som en helhetlig fullføringsplan – gjerne med en rammefinansiering, som omtalt på side 5. Dette uten å forstyrre framdriften i de pågående prosesser med Kvamskleiva, FagernesS-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.

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	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
(Kvamskleiva)	666	100	250	316					
1. Fagernes-Hande									
a) Fagernes-Ulnes	1850				450	700	700		
b) Ulnes-Hande	400		60		80	130	130		
2. Hande-Øylo									
a) Hande-Øylo	700	50	200	250	200				
b) Turtnes-Øylo	100					100			

c) Synshagen-Turtnes	330						150	180		
3. Bjørgo-Fagernes	1500								750	750

SUM	5546	150	510	566	730	1080	1010	750	750	

Fordelt på:

• Rassikringsmidler	666	100	250	316						
• Riksvegmidler	2350				450	700	700	750	750	
• Utbedringsmidler	1530	50	260	250	280	380	310			

Kommentarer:

I påvente kostnadstall fra «Riksvegutredningen 2020-2050» er tallene i tabellen ikke sammenlignbare, men gir en brukbar oversikt over restkostnadene for å fullføre E16 gjennom Valdres.

Noen kommentarer er:

0. Kostnadene for Kvamskleiva er tatt fra Statsbudsjettet 2020

1. 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 reststreknigen Ulnes-Hande finansieres med utbedringsmidler. Fagernes-Ulnes er her valgt fordi dette har den høyeste nytteverdi, men «Ulnes» kan etter en utsilingsprosess bli erstattet av andre alternativ.

Det er i tabellen anslått en total kostnad på 2250 mill.kr (1850+400), som er 240 mill.kr høyere enn Strandalternativet på 2010 mill.kr

2. Hande-Øye opprustes med utbedringsmidler - her beregnet til en kostnad på 30 mill.kr pr km, som er basert på opprustning til 80 km/t.

3. Kostnadsanslaget for Bjørgo-Fagernes er tatt fra «Riksvegutredningen 2015.»

Sammendrag og konklusjon er tatt inn på side 2