

VEDLEGG

Utdrag av Nye Veiers svar på oppdrag 1 i NTP 2022-2033, side 31-35

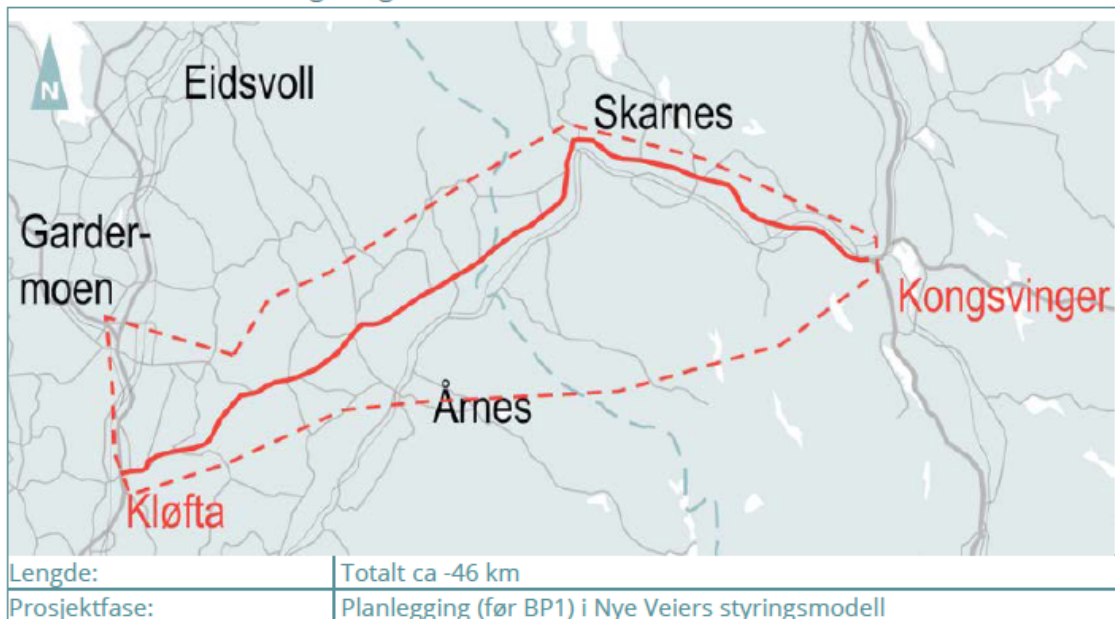


Nye Veier

Nye Veier gir mer infrastruktur for pengene

Oppdrag 1 samlet leveranse
1. oktober 2019

4.2.5 E16 Kløfta-Kongsvinger



Figur 24 Kart og nøkkelinformasjon for strekningen E16 Kløfta-Kongsvinger.

Hvilke utfordringer som skal løses

Den aktuelle E16 strekningen er i dag en viktig del av en nasjonalt øst-vest samferdselsåre samtidig som den er viktig bindeledd mellom bo- og arbeidsmarkeder i landets raskest voksende region. Strekningen består i grove trekk av 3 delstrekninger med ulike standard og planstatus;

1. Kløfta – Nybakk, ny vei ble åpnet i 2007 med 90 km/t
2. Nybakk – Slomarka. Varierende veistandard med 50-80 km/t. Planprosess ble stoppet i 2017. Det ble gjort noen grove utredninger av alternative korridorer i 2018.
3. Slomarka – Kongsvinger, ny vei ble åpnet i 2014

Dagens ÅDT varierer fra ca. 6 500 til 14 000 (økende mot vest). I den vestlige delen av strekningen er det betydelig bruk av alternative fylkesveier med til tider overbelastning i tett befolkede områder. Mye bruk av fylkesveier som alternativ kommer som en konsekvens av at E16 ikke gir den korteste kjøreavstanden for store deler av trafikantene. Romeriksregionen har utviklet seg mye i perioden etter at Gardermoen ble etablert og det har påvirket trafikkmengden og kjøremønsteret i området.

Strekningen er forholdsvis lavtliggende og i et område med store elver. Betydelige deler av området, inkludert dagens E16, er derfor preget av marine grunnforhold, og store områder med dyrket mark, som må hensyntas i planlegging og utbygging. I tidligere planprosesser på strekningen har det vært et betydelig engasjement fra lokalbefolkning og -myndigheter.

Strekningen Kløfta-Nybakk ble utbygd i perioden 2005-2007 som smal 4-felts vei med bredde 16 m og fartsgrense 90 km/t. Etter åpning har veien i flere vintre vært utsatt for betydelige telehiv. Lange bruspenner for valgte brutyper gir i tillegg ujevnheter mellom vei og bru ved temperaturforandringer. Veiens restlevetid er redusert grunnet nevnte forhold. Veien fremstår som en motorvei uten å ha tilstrekkelig bredder på hverken kjørefelt og skuldre. Den er i tillegg bygget med mye minimumskurvatur (for 90 km/t). I sum utfordrer disse forholdene trafiksikkerheten på strekningen.

De nevnte forhold med teleproblemer, brutyper og ikke minst omfang minimumskurvatur gjør strekningen meget lite egnet for breddeutvidelser for tilrettelegging for normal motorveistandard og med fartsgrense på 110 km/t. I et mulig fremtidig veinett der Kløfta-Nybakk får funksjon som parallellvei til ny motorvei mellom E6 og Kongsvinger/Sverige bør strekningen imidlertid kunne fungere godt i lang tid.

Hvordan Nye Veier adresserer utfordringene

Prosjektet skal være samfunnsøkonomisk lønnsomt, og sikre at E16 forsterkes som en nasjonal øst-vest trafikkåre. Prosjektet skal være en bidragsyter til utviklingen av bo- og arbeidsmarkeder i stor endring, fra Romerike i vest til Kongsvinger regionen i øst.

- Tidligere alternative korridorer skal videreutvikles og utfordres samtidig som nye vil bli vurdert
- Planprosessen som skal gjennomføres vil foregå med tett regional involvering
- Det skal ses på mulighet av gjenbruk der standarden er tilfredsstillende
- Analyser og kostnader, nytteeffekter og ikke prissatte konsekvenser vil stå sentralt i kommende korridorutredninger.

Den første vurderingen av prosjektet viser at det er store potensialer for verdiøkning. Dette gjelder spesielt på reduisering av kjøretid gjennom valg av riktig korridor og valg av riktig veistandard.

Resultatet fra Nye Veiers alternativutredning fra 2018 vil inngå som en del av grunnlaget for vurderingene for hele E16 strekningen fra E6 i vest til Kongsvinger i Øst. Strekningene omtalt i punkt 1 og 2 ovenfor vil bli vurdert gjenbrukt i fremtidig løsning dersom dette kan forsvares samfunnsøkonomisk og investeringsmessig.

I den videre planleggingen vil Nye Veier vektlegge at trafikkmengde og kjøremønster har endret seg i området i perioden etter at Gardermoen ble etablert. Videre vil Nye Veier etablere et nært og koordinerende forhold til alle interessenter i planprosessen.

For å sikre understøttelse av prosjektets målsetting om å gi best mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og utvikle bo- og arbeidsmarkedet i regionen vil Nye Veier i den videre planleggingen legge til rette for at kjøretiden for trafikantene skal reduseres betydelig. Det vil også planlegges med en gjennomgående moderne veistandard med høy trafiksikkerhet for hele

strekningen. Prosjektet skal også planlegge med gode kryss og tilførselsmuligheter som sikrer at den nye veien bli lett tilgjengelig for trafikanter fra sentrale bo- og arbeidsmarkeder.

Nye Veier vil i løpet av 2019 og 2020 utrede og finne den mest måten å utvikle strekningen på for å oppnå best mulig løsning for samfunnet og regionen. Dette inkluderer konkrete resultat og effektmål, og en gjennomarbeidet strategi som sikrer oppnåelse disse målsettingene.

Vi planlegger å starte planarbeid på strekningen allerede i år, og vi er nå i kontakt med kommunene for å drøfte samarbeidsform og planform.

Effekter av mulig utbygging

En utbygging av strekningen vil gi lokale, regionale og nasjonale effekter:

- **Understøtte utvikling av en region i sterk vekst:** Den aktuelle strekningen er et viktig bindeledd mellom store bo- og arbeidsmarkeder i landets raskest voksende region. Det er forventet ytterligere vekst og det er flere store prosjekter under utvikling i regionen. Gardermoen området representerer en stor arbeidsplass og trafikk knutepunkt som er under ytterligere utvikling. Videre er Ullensaker og området rundt Jessheim under betydelig utvikling både som bo og næringsmarked. I og omkring Kongsvinger er det også flere næringsvirksomheter som er avhengig av god infrastruktur. I tillegg er Kongsvinger et viktig boområde på indre Østlandet.
- **Knytte sammen bo- og arbeidsmarkeder:** Med en bedre veistandard på strekningen vil man legge til rette for en ytterligere utvikling og utvidelse av et allerede stort bo- og arbeidsmarked. I dag er det totalt –150 000 innbyggere innenfor regionen som er mulige brukere av veien, i tillegg kommer de som benytter veien som gjennomfartsåre. I 2040 er det dette tallet forventet å vokse til –190 000.
- **Styrke ferdssåren Østlandet – Sverige:** Sammen med rv.2 representerer strekket fra E6 til Kongsvinger og videre inn i Sverige den grenseovergangen med nest størst ÅDT i Norge. Gjennom økt næringsutvikling i området rundt Gardermoen og en forbedret veiforbindelse er det forventet at denne aktiviteten vil øke.
- **Vesentlig reduksjon av reisetid:** En veistandard med 110 km/t fra Kongsvinger til E6 i området Kløfta-Jessheim vil redusere kjøretiden på denne strekningen med ca. 20 min (ca. 40%). Dette vil bringe et større antall bo-områder innenfor akseptabel pendleravstand til større arbeidsmarkeder som Kongsvinger, Romerike, Gardermoen, og Oslo.
- **Flytte trafikk fra overbelastet fylkesvei:** Dagens trafikksituasjon preges av overbelastede fylkesveier (eksempelvis fv.174) som følge av at veisystemet ikke er bygget ut i henhold til dagens behov. Området preges av underutviklet infrastruktur som ikke i god nok grad er tilpasset dagens trafikkmengde og kjøremønster.
- **Ivaretagelse og utvikling av lokalt næringsliv:** Det finnes enkelte næringsvirksomheter langs strekningen som er avhengig av god og forutsigbar infrastruktur. Regionen må legge til rette for at disse får gode rammevilkår og utviklingsmuligheter for at disse fortsatt skal ha tilhold til regionen.
- **Forbedret trafiksikkerhet:** Prosjektet vil trekke trafikk vekk fra tettbebyggelse i mye større grad enn i dag, og dermed også adressere trafiksikkerhetsutfordringer og støypromblematikk som eksisterer på deler av strekningen. Det er flere skoler og annen tettbebyggelse langs dagens veistrekning, som medfører en farlig kombinasjon av myke

trafikanter og tung trafikk. Dette gjelder spesielt enkelte delstrekninger uten gang/sykkelvei eller busslommer.

- **Fullt gevinstuttak på hele strekningen:** Prosjektet vil sørge for gjennomgående god og fremtidsrettet standard med firefelts høyhastighetsvei, og samtidig søke å utnytte relativt nylig utbygde delstrekninger i størst mulig grad.
- **Tilfredstillelse regionale forventninger:** Det har pågått en planprosess i lang tid uten at noe konkret har blitt realisert. Det er derfor betydelig forventning, interesse og engasjement hos lokalbefolkning og -myndigheter for ferdigstilling av en moderne og effektiv veistandard.

Samfunnsøkonomisk beregning

Nye Veier har utført EFFEKT-beregninger med oppdaterte verktøy og forutsetninger (jf. Oppdrag 4). Nedenfor gjengis resultater for to av flere mulige alternativer:

- 1) Regulert linje som i hovedsak går i og i nærheten av eksisterende vei nord for Glomma. Dette er en opprinnelig strekning fra Nybakk til Slomarka på ca 33 km
- 2) Ny linje sør for Glomma fra E6 sør for Jessheim til Kongsvinger med en Fv 175 ved Disenå. Denne strekningen er ca 46 km lang, og er derfor et litt annet prosjekt enn alternativ 1.

Da disse to alternativene er to ulike prosjekter med betydelig lengdeforskjeller er også investeringskostnadene vesentlig forskjellig.

I tabellen nedenfor vises resultat av en samfunnsøkonomisk lønnsomhetsanalyse for nåværende og ny beregningsmodell med og uten endring i tidsverdier (fra verdsettingsstudie 2009), og økning i CO2 kostnad.

Det påpekes at det er stor usikkerhet knyttet til beregningene og at prosjektet er tidlig i planleggingen slik at nye og eksisterende alternativer vil bli utredet innenfor den stiplede sonen på kartet gjengitt i Figur 24. Nye Veier arbeider kontinuerlig med videre utvikling og verdiøkning av prosjektet. Utover fortsatt utredning av korridor, blir gjenbruk av eksisterende vei fra Nybakk til E6 ved Kløfta vurdert gjenbrukt, en strekning på 8 km. Det samme gjelder gjenbruk av hele/deler av relativt nybygget vei fra Kongsvinger til Slomarka. Omfanget av tilkoblingen ved Disenå og Fv 175 vil også bli utredet.

	Alternativ 1 (33 km) Regulert linje	Alternativ 2 (46 km) Prognose lagt til grunn i beregning
Utbyggingskostnad	5,6 -Prisnivå 2017-kr	9,3 Prisnivå 2019-kr

Figur 25 Utbyggingskostnad inkl. mva. milliarder kroner, ikke-diskontert,

Nyttekost-resultat	CO2-pris ihht 1,5°C-bane, CO2-avgift lik dagens	Internalisering av CO2-kostnader ⁵ . Forurenser betaler.	Tidsverdier tilsvarende gjeldende NTP	Internalisering av CO2-kostnader og tidsverdier som i gjeldende NTP

⁵ Flat prisbane CO2 i EFFEKT-beregninger – kostnader forutsettes internalisert

Alt 1) Netto nytte	-3,0	-2,6	-2,2	-1,9
Alt 1) Netto nytte pr budsjettkrone	-0,6	-0,5	-0,4	-0,4
Alt 2) Netto nytte	-3,1	-2,8	-0,6	-0,4
Alt 2) Netto nytte pr budsjettkrone	-0,4	-0,4	-0,1	-0,1

Figur 26 EFFEKT-beregninger, milliarder kroner, diskontert, prisnivå 2019-kroner

For åpningsåret 2026 beregnes økning i globale klimagassutslipp til å være 19 000 tonn CO₂-ekvivalenter.

Vurdering av ikke-prissatte konsekvenser

Nye Veier har utført vurderinger av ikke-prissatte konsekvenser iht. forenklet metode i Statens vegvesens håndbok V712. Under er det gitt en oppsummering av vurderingene:

Tema	Konfliktgrad	Oppsummering
Landskap	Middels	<ul style="list-style-type: none"> Konfliktpotensialet er relativt likt mellom regulert og alternativ strekning. Det skiller mest på tema kulturarv, der er konfliktpotensialet er større for alternativ strekning. Begge alternativene berører store og viktige jordbruksarealer, noe som gir høyt konfliktpotensial for tema naturressurser. Konfliktpotensialet er vurdert til lite for naturmangfold, og middels for landskap og friluftsliv/by- og bygdeliv
Friluftsliv/by- og bygdeliv	Middels	
Naturmangfold	Noe	
Kulturarv	Høy	
Naturressurser	Noe	

Figur 27 Vurdering av ikke-prissatte konsekvenser

Vurdering av netto ringvirkninger

Nye Veier har utført beregninger av netto ringvirkninger med metodikk utviklet av Møreforskning Molde og COWI. Metodikken skal brukes som beregningsgrunnlag for prosjekter i neste NTP for perioden 2022–2033. Resultatene gjengis i tabellen under. Det påpekes at det er usikkerhet knyttet til beregningene.

	Årlige effekter			Nåverdi over 75 år
	Produktivitet	Skatt	Sum	
90 km/t	12	10	22	751
120 km/t	14	12	26	892

Figur 28 Netto ringvirkninger, millioner kroner, prisnivå 2018-kroner