

E16 Kongsvinger-E6

Ullensaker kommunestyre 10.12.2024

Jarle Kristian Tangen

Prosjektutviklingssjef Nye Veier



Agenda

- Nasjonal transportplan NTP 2025-2036
- Kort om historien fra 2003 til i dag
- Nedskaleringer og alternativer
- Pågående arbeid og vegen videre

Nye Veier AS

- Etablert 1. januar 2016
- Heleid av Samferdselsdepartementet
- Finansiering på ~6,5 mrd. NOK årlig tom. 2041
- Hovedkontor i Kristiansand
- Prosjektkontorer der hvor vi bygger
- 195 ansatte
- 12 % av riksveinettet



Hovedbudskap i NTP 2025–2036

– Vi må sørge for at veier og jernbane fungerer i hverdagen. Dermed må vi bruke mer penger på drift, vedlikehold og mindre investeringstiltak og mindre på store investeringer.



Foto: Benjamin A. Ward/Stortinget

Nasjonal transportplan 2025–2036

- Tiltak over hele landet for trygg og effektiv mobilitet
- Ta bedre vare på det vi har - bygge nytt der vi må
- Bidra til klimagasskutt og reduserte naturinngrep

regjeringen.no/ntp



Melkeveien Designkontor



NTP-målene videreføres

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050

Enklere reise-
hverdag og økt
konkurranssevne
for næringslivet



Bidra til
oppfyllelse av
Norges klima-
og miljømål



Nullvisjon for
drepte og
hardt skadde



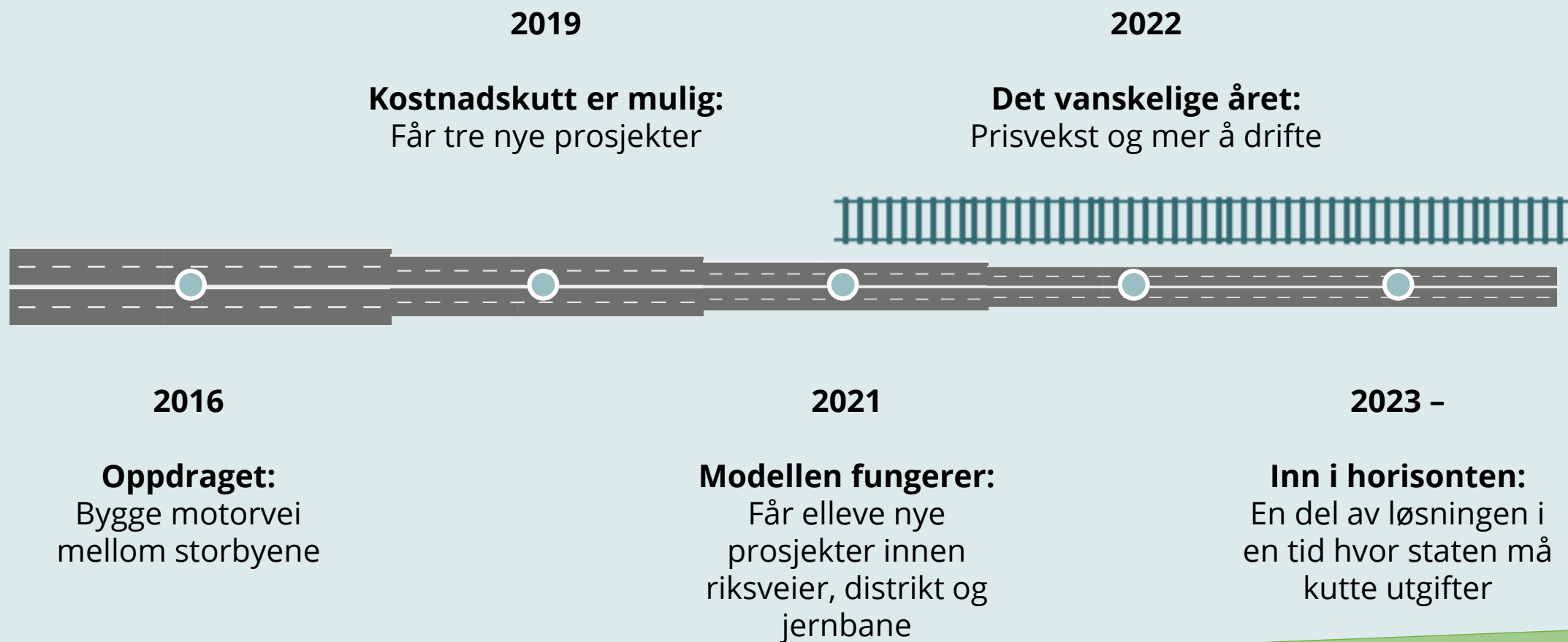
Effektiv bruk av
ny teknologi



Mer for
pengene



Viktige hendelser



Økende fokus i samfunnet på miljø og natur

Bygge for
fremtiden





Portefølje- styring

N



NYTTE	PROBLEM Forsinkelser, dårlig framkommelighet Stenginger, ras, flom, skred Manglende omkjøringsmuligheter Lav samfunnssikkerhet Drepte og alvorlig skadde i trafikken Ikke-utløste potensialer for regional utvikling	HVA VI VIL OPPNÅ Redusert reisetid og avstandskostnader Færre stenginger og økt forutsigbarhet Bedre omkjøringsmuligheter Redusert antall drepte og hardt skadde i trafikken	 Maksimere nytte
--------------	---	---	--

NYE VEIERS MÅL

Økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet

KOSTNAD	Investeringskostnader Drift/vedlikeholdskostnader Klimagassutslipp Inngrep i verdifull natur Kostnader for rekreasjon, kulturarv, estetiske verdier Beslag av dyrka mark	Minimere kostnader 
----------------	---	--

E16 Kongsvinger-E6

Urfordringsbilder	Trafikk-sikkerhet	Strekningen mellom Kongsvinger og E6 mangler fysisk midtdeler og har en høy tetthet med kryss og avkjørsler. Ulykkesfrekvensen på strekningen tilsvarer et omfang på 3,5 drepte og hardt skadde per år, gitt dagens trafikkmengde. Ulykkesfrekvensen er nesten dobbelt så høy som gjennomsnittlig frekvens på norske riksveier (2018–2021).
	Frem-kommelighet	Strekningen på 60 km har i dag varierende standard med redusert fartsgrense ned til 40 og 50 km/t på delstrekninger. Forventet reisetid er 47 minutter, som gir en snitthastighet på 77 km/t.
	Samfunnssk	Strekningen har god oppetid. Omkjøringsmulighetene er dårlige, og det er middels til høy konsekvens ved stenging. Redundans er kritisk forbi Skarnes.
Tiltaksbeskrivelse	Overordnet	Alternativet CN40 legges til grunn for videre beskrivelser av tiltak, med resultater fra plandokumenter 2021. Det jobbes for tiden med alternativer med reduserte negative virkninger, både prissatte og ikke-prissatte.
	Standard	Fire felt og 110 km/t (H3) er foreløpig standard i planforslag, men skal vurderes videre opp mot nye trafikkberegninger.
	Status	Nye Veier har i forslag til kommunedelplan anbefalt å gå videre med CN40 på bakgrunn av at alternativet er best mhp. prissatte virkninger, ikke-prissatte virkninger samt måloppnåelse.
Forventet kostnad		12,5 mrd. 2024-kroner (alternativ CN40)





Nye Veiers leveranse på prioriteringsoppdraget

Nasjonal transportplan 2025–2036

Oppdatert oktober 2023




DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Meld. St. 14

(2023–2024)
Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2025–2036



E16 - tidslinje 2003-2019

- 2003: Miljøverndepartementet går inn for at Rv 2 bygges etter nordre alternativ i Sør-Odal.
- 2007: Kløfta-Nybakk åpnes 12.oktober
- 2013: Varsel om oppstart reguleringsplaner i Ullensaker og Nes
- 2014: Varsel om oppstart reguleringsplan i Sør-Odal
- 2014: E16 Slomarka-Kongsvinger åpnes 27.november
- 2016: Samferdselsdepartementet (SD) stopper videre planarbeid (*kvikkleire og kostnader «ute av kontroll»*)
- 2017: SD ber Statens vegvesen og Nye Veier vurdere mulige kostnadskutt
- 2017: Nye Veier leverer sitt innspill
- 10.05.2019: Prop. 110S godkjent i statsråd – Nye Veier fikk overført ansvaret for E16

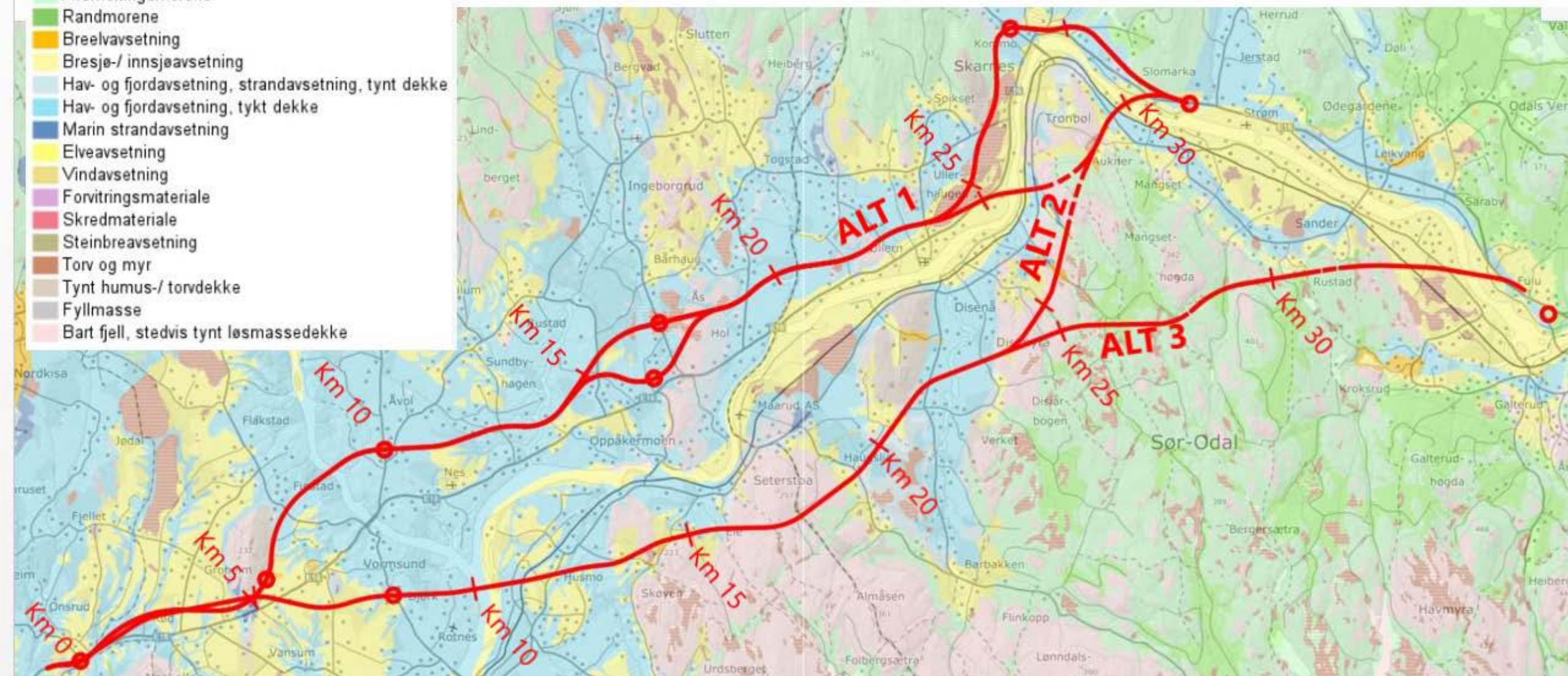


Anbefalinger

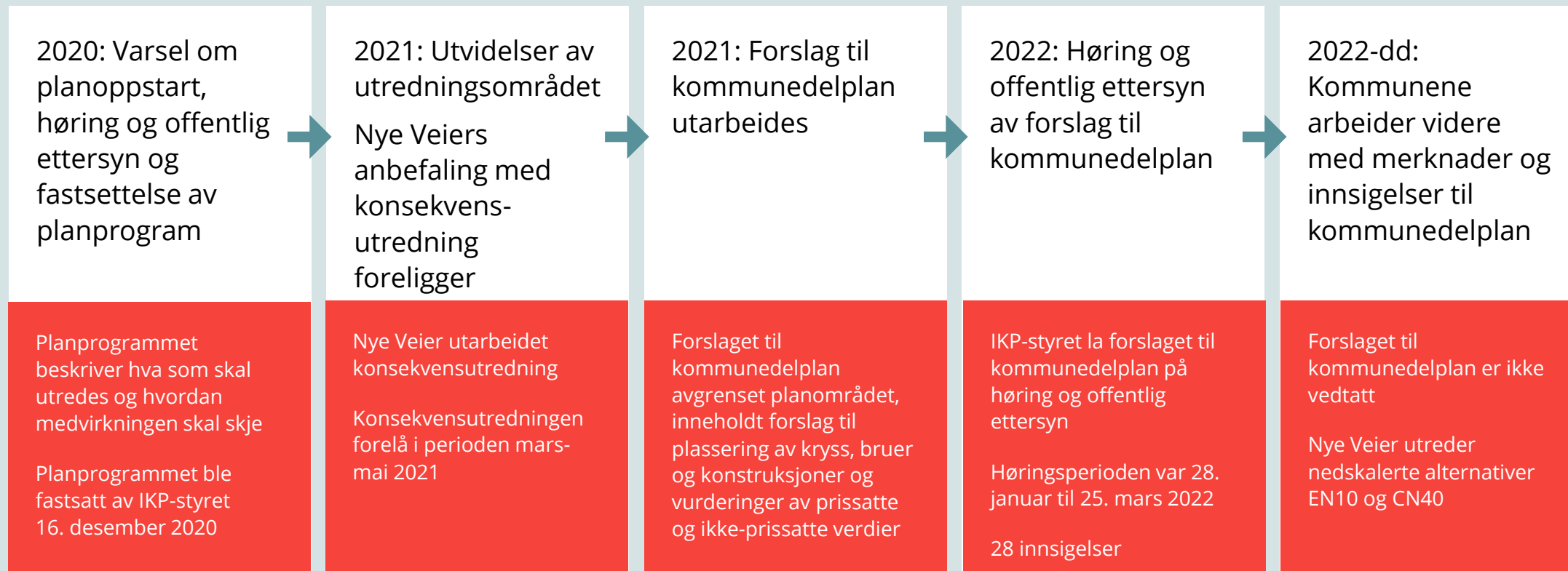
- På bakgrunn av denne analysen anbefaler Nye Veier at man gjør en ny vurdering av korridor som E16 skal bygges ut i. Nye Veiers analyse underbygger at en trasé på sørsiden av Glomma og fortrinnsvis relativt «rettlinjet» mot Kongsvinger vil være gunstigst. Nye Veier anbefaler derfor at det gjennomføres en ny planprosess der alternative korridorer utredes. Forut for dette arbeidet må et tydelig målhierarki for prosjektet etableres.

- Tynn morene
- Tykk morene
- Avsmeltingsmorene
- Randmorene
- Breelavsetning
- Bresjø-/ innsjøavsetning
- Hav- og fjordavsetning, strandavsetning, tynt dekke
- Hav- og fjordavsetning, tykt dekke
- Marin strandavsetning
- Elveavsetning
- Vindavsetning
- Forvittringsmateriale
- Skredmateriale
- Steinbreavsetning
- Torv og myr
- Tynt humus-/ torvdekke
- Fyllmasse
- Bart fjell, stedvis tynt løsmassedekke

Løsmassekart



Planprosess kommunedelplan E16 Kongsvinger – E6



Medvirkning: Møter med kommunene, statlige og fylkeskommunale myndigheter, åpne informasjonsmøter og kontordager, dialog med lag, foreninger og interessegrupper, gjennomføring av medvirkning for barn og unge og digital medvirkningsportal for innspill i høringsperioder

Vedtatte mål for E16

Målene kan sammenfattes slik:

- Færre ulykker
- Redusert reisetid
- Reduserte miljøulempere langs eksisterende veinett
- Mest samfunnsøkonomisk lønnsomhet

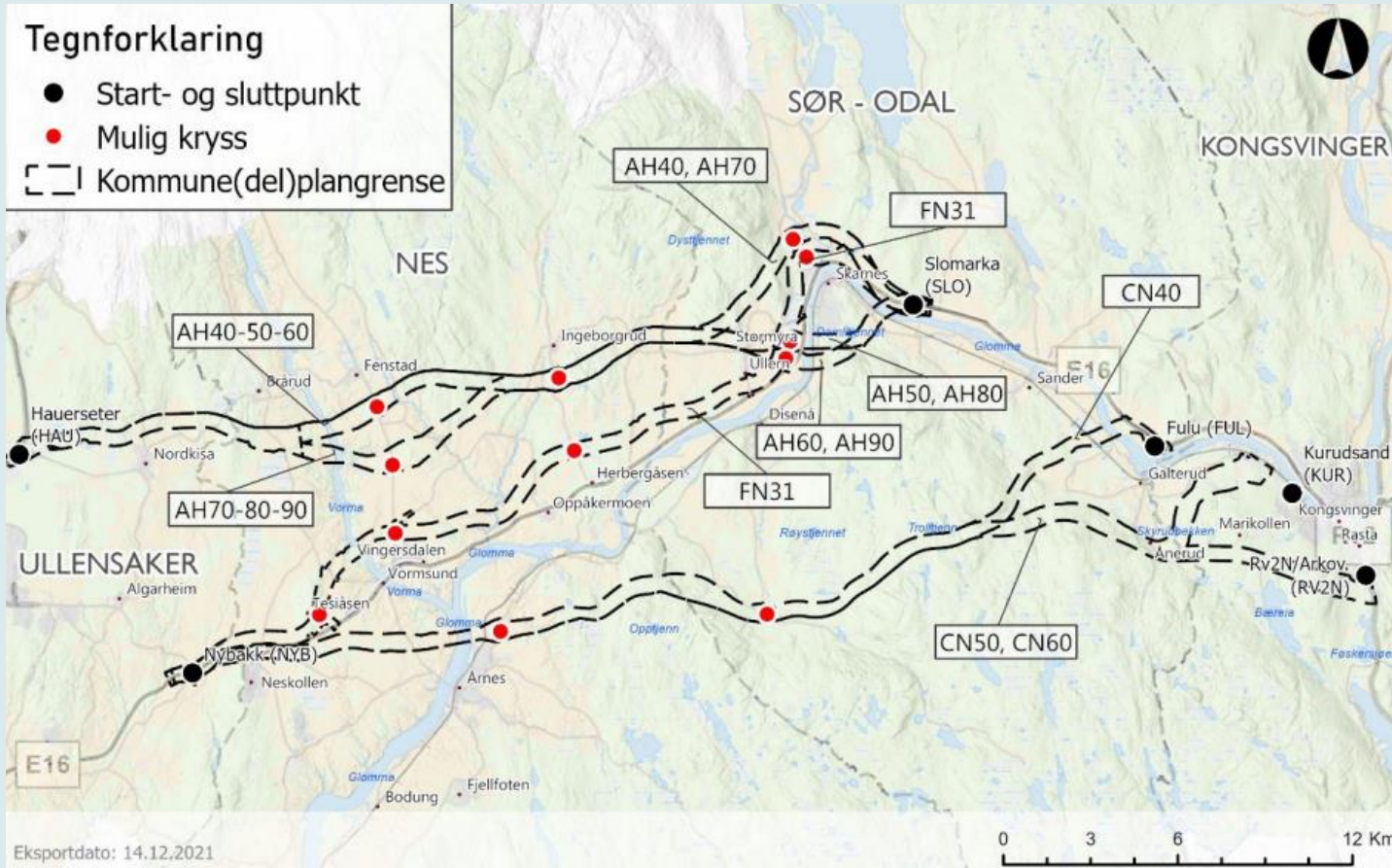
I tillegg har Regjeringen og Stortinget i Nasjonal transportplan lagt til grunn ny vei (Meld. St. 14 (2023 – 2024), tabell 13.3)



Tabell 1-1: Mål for prosjektet E16 Kongsvinger-E6 (vedtatt 25. juni 2020).

Samfunns mål	Delmål
a. E16 videreutvikles som en sentral internasjonal transportkorridor som sikrer effektiv eksport og import.	a1. Muliggjøre bygging av den veiløsningen som gir størst trafikantrykke for gods (absolutt verdi i NOK)
b. E16 videreutvikles som en sikker og effektiv nasjonal stamvei mellom øst og vest.	b1. Muliggjøre minst 15 minutters reduksjon av reisetid mellom Kongsvinger (Sundehjørnet) i øst og Hønefoss i vest i forhold til 0-alternativet i åpningsåret.
c. E16 skal fremme verdiskaping og attraktivitet i Ullensaker, Nes, Sør-Odal og Kongsvinger kommune. En ferdig utbygd E16 skal også bidra til å støtte vekstmotoren Gardermoen.	c1. Muliggjøre økt regional verdiskaping gjennom netto ringvirkninger med minimum 3 % av eksisterende verdiskaping (bruttoprodukt) i IKP-området. c2. Ny E16 må bidra til at miljøulempene langs eksisterende veinett reduseres. Dette ved at resttrafikken reduseres og steds kvaliteten dermed økes.
d. E16 skal bidra til et integrert og attraktivt felles bo- og arbeidsmarked fra Oslo/Gardermoregionen i vest til Kongsvingerregionen i øst.	d1. Muliggjøre minst en reduksjon av reisetid på strekningen mellom Kongsvinger (Sundehjørnet) og E6 på minimum 10 minutter. d2. Muliggjør en vei som ikke har forsinkelser i rushtidene (målt med kapasitetsberegninger).
e. E16 skal skape et transportsystem som gir mulighet	e1. Muliggjør bygging av den veiløsningen som gir størst netto nytte per investert krone (NN/K)
for et mest samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt gjennom økt trafiksikkerhet, minst mulig klimagassutslipp, innsparinger i reisetid og kostnadseffektive løsninger.	e2. Unngå inngrep i svært viktige registrerte verdiområder for kulturarv og naturmangfold. e3. Begrense påvirkning i svært viktige registrerte verdiområder for naturressurser (herunder landbruk), landskapsbilde og friluftsliv, by- og bygdeliv. e4. Redusere antall ulykker i hele veinettet som får endrede trafikkforhold pga. ny vei med 29 % sett opp mot 0-alternativet i åpningsåret. e5. Planprosjekt E16 Kløfta-Kongsvinger skal levere kommunedelplaner som gjør det mulig å redusere klimagassutslipp med minimum 40 % i anleggsfasen og 75 % over 40 år i driftsfasen i forhold til bransjestandard/enn tradisjonelle løsninger fra 2010. e6. Oppnå Very Good Ceequal sertifisering i kommunedelplanfasen.

De opprinnelige fire korridorene



- Til grunn for kommunedelplanen ble det utarbeidet konsekvensutredning (KU) av 33 alternativer
- Planforslag ble utarbeidet for tre hovedalternativer (AH, CN og FN)

«Valdresmodellen»

- Veinormalen åpner for utbedringsstandard på hovedveger med ÅDT < 6000 og lite aktivitet langs veien.
- «Valdresmodellen» er en gjennomføringsmodell som egner seg for utbedring av lavtrafikkerte veger med to felt.
- NTP 2025-2036 angir 11 aktuelle utbedringsstrekninger, E16 er ikke en av disse.
- Fire hovedgrep i denne gjennomføringsmodellen:
 - Tidlig involvering av entreprenør
 - Maksimal utnyttelse av eksisterende vegkapital
 - Prioriterer tiltak som gir økt trafikksikkerhet og bedre framkommelighet over lange strekninger
 - Bygger «tilfredsstillende standard»

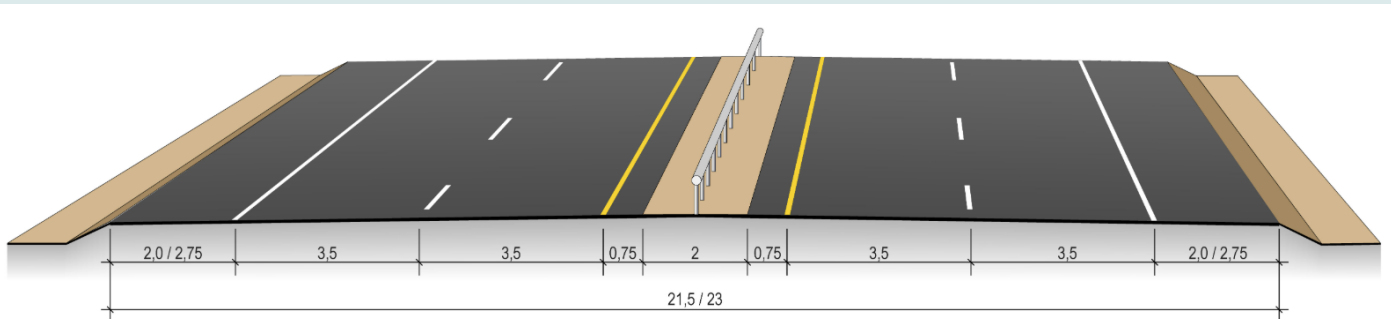
«Valdresmodellen» er ikke egnet for utbedring av E16

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e16valdres/delstrekninger/e16fagernesoylo/prosjektbeskrivelse/>

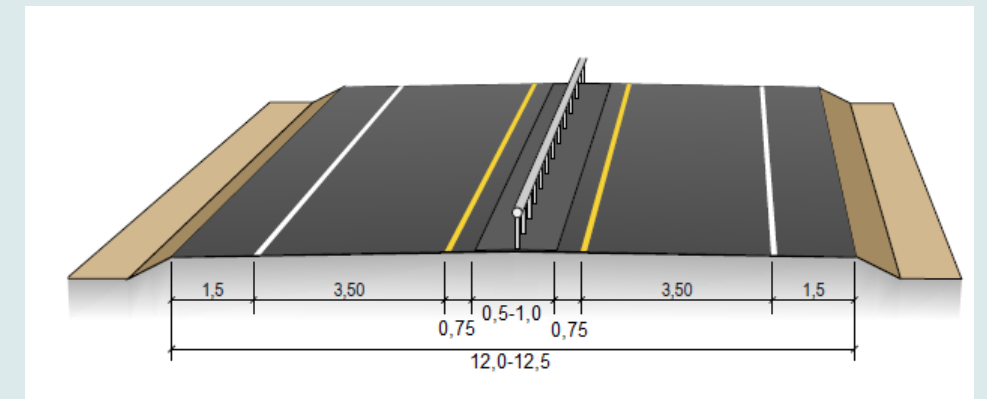


Nasjonale hovedveger (SVV N100)

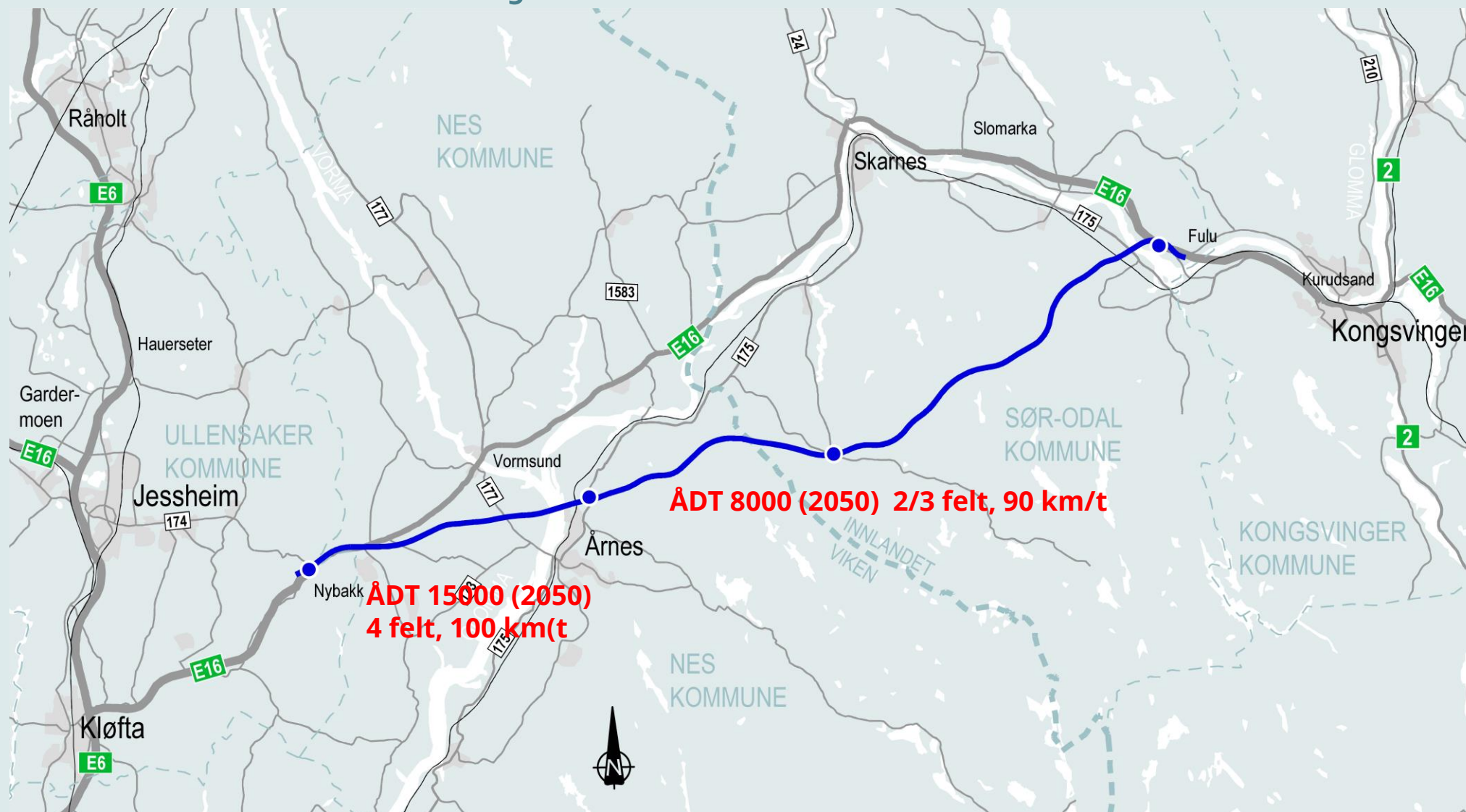
**ÅDT > 12 000 og fartsgrense 90,
100 eller 110 km/t**



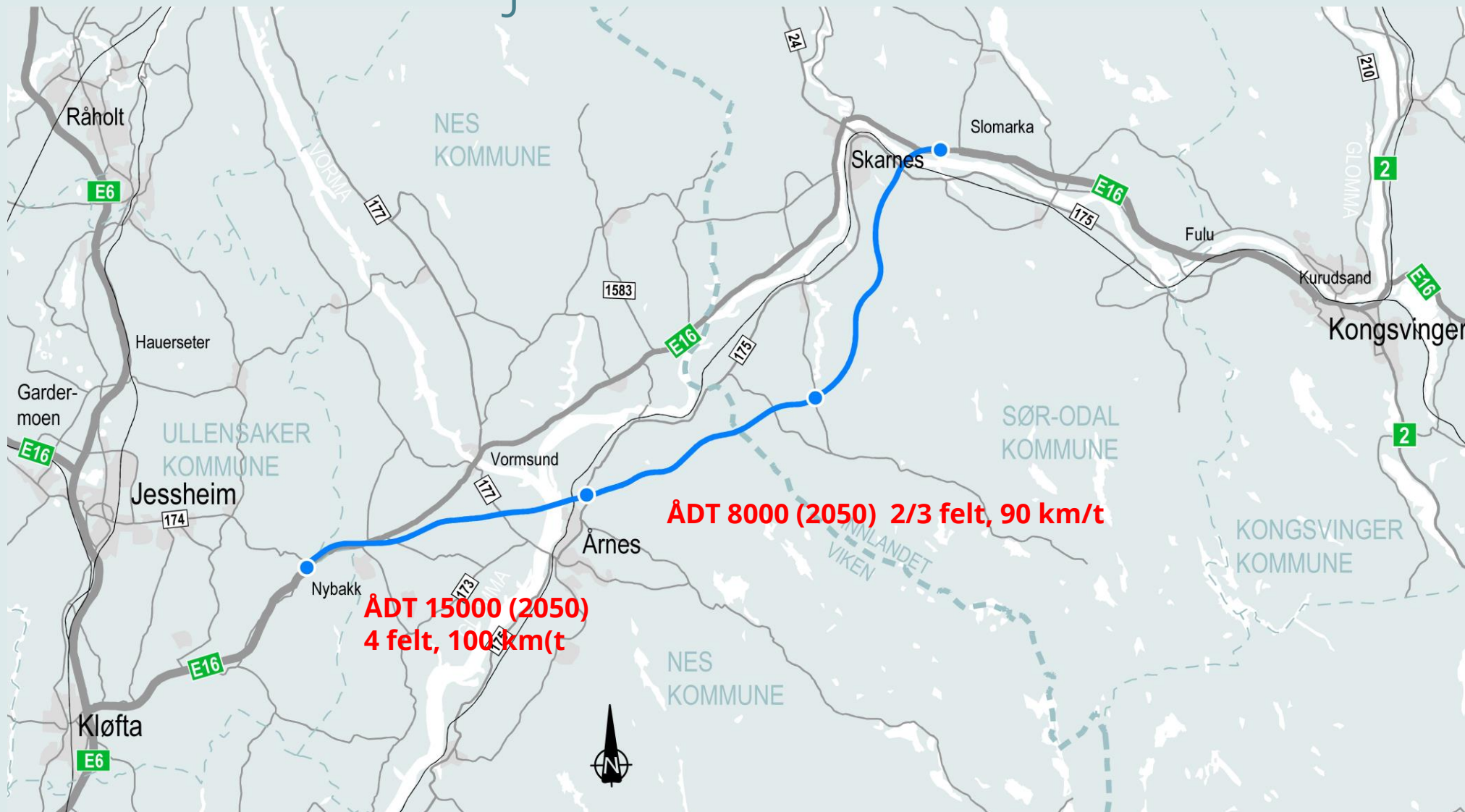
**ÅDT 6 000 - 15 000 og
fartsgrense 90 km/t**



Korridor C - linje CN40



Korridor E - linje EN10



Alternativer til ny vei

0 - Null alternativet

0+ - Null pluss alternativet

Utbedringsalternativ

Nullalternativet

- Kalles **referansealternativet** i konsekvensutredningen for E16
- Referansealternativet består av dagens veinett pluss vedtatte og finansierte veiprosjekter.
- Referansealternativet representerer en forsvarlig videreføring av dagens situasjon:
 - inkluderer ordinært, periodisk og korrigerende vedlikehold
 - inkluderer utskiftinger/fornyelse for å kunne fungere
- **For E16: gir ingen måloppnåelse og er ikke i samsvar med forventninger i NTP.**

Null pluss alternativet

- Omfatter minimumsløsninger for å løse de viktigste problemene til sterkt redusert kostnad (i tillegg til det som inngår i referansealternativet).
- I hovedsak trafikksikkerhetstiltak:
 - g/s-veier, tilrettelagte krysningspunkter
 - samle avkjørsler og stenge kryss
 - redusert hastighet
- **For E16: kan gi noe måloppnåelse for trafikksikkerhet, men ingen måloppnåelse for framkommelighet, og er ikke i samsvar med forventninger i NTP.**

Utbedringsalternativ

- Ny vei med gjenbruk av dagens vei og veikapital
- Må tilfredsstille kravene i veinormalen
- For E16 vil det i praksis bety:
 - Bygge motorvei der dagens vei ligger (møtefri vei, antall felt avhengig av ÅDT)
 - Flomsikring (blant annet løfte veien over flomnivå i Glomma)
 - Omfattende innløsning av hus langs veien (plasshensyn og støy)
 - Stenge alle avkjørsler og bygge parallelle lokalveger på begge sider av E16.
 - Over/underganger krever mye areal
 - Minimum 5 km mellom planskilte kryss (H3)
 - Svært krevende byggeperiode
 - Vil ha mange av de samme negative konsekvensene som øvrige alternativer i F-korridoren. Breddeutvidelse og lokalveger på begge sider vil beslaglegge mer areal enn ny motorvei utenfor dagens vei

Utbedringsalternativet ligger i korridor F som er utredet i konsekvensutredningen.

Dette jobber Nye Veier med nå

- Sommer/høst 2024
 - feltarbeid for ikke prissatte konsekvenser korridor EN10
- Høst/vinter 2024
 - utredning nedskalert korridor CN40 og EN10, rapport sendes IKP i februar 2025
- Mere info:
 - Hvordan prioriterer vi: <https://www.nyeveier.no/beroerte/prioriteringer/>
 - Status: <https://www.nyeveier.no/om-oss/status-for-veiene/>

