NyeVeier

Foretaksnavn: Nye Veier AS | Adresse: Tangen 76 4608 Kristiansand | Org. nr.: 915 488 099 | Nettside: www.nyeveier.no

Notat

Dato:	10.01.2022
Til:	Statens vegvesen, Innlandet fylkeskommune, Viken fylkeskommune, Kongsvinger kommune, Sør-Odal kommune, Nes kommune og Ullensaker kommune
Fra:	Nye Veier
Tema:	E16 Kongsvinger – E6, kartlegging og vurdering av behov for sideveistiltak
Arkiv:	00/00
Offentlig:	Ja

Innhold

1. Bakgrunn 2
2. Prinsipper for vurderinger 2
3. Kartlegging av behov for tiltak på sideveier 3
Kriterier for vurdering av behov for tiltak 3
4. Kartlegging av behov for tiltak 4
Fv. 1554 Kisavegen 4
Fv. 174 Algarheimsvegen 4
Fv. 175 sør for ny E16 og Årnes sentrum 4
Fv. 175 og Funnefossvegen (nord for ny E16) 4
E16 og rv. 2 i Kongsvinger 5
F. 177 Eidsvollvegen 5
Fv. 1583 Skogbygdavegen 6
Fv. 177 Vormsundvegen 6
5. Drøfting med veieiere og videre prosess 6
6. Oppsummering 8

1. BAKGRUNN

Styret i IKP gjorde 21. oktober 2021 følgende vedtak:

Styret ber Nye Veier gå i dialog med Statens vegvesen, berørte fylkeskommuner og kommunene for kartlegging og vurdering av behov for sidevegstiltak, knyttet opp til den enkelte korridor. En slik oversikt skal foreligge og være del av grunnlagsdokumentene for anbefaling og vedtak av Kommunedelplan. Oversikten må da også vise ansvarsfordeling for gjennomføring av ulike tiltak.

Ulike behov for utbedring som følge av ny vei er et relevant tema for planprosessen.
Da de 31 alternativene som ble konsekvensutredet var utviklet, ble tiltak på sideveisnettet vurdert for å kontrollere om det var store forskjeller mellom KU-alternativene. Alle veier som ble beregnet å få økt trafikk som følge av ny E16 ble gjennomgått, mulige behov for tiltak (med spesielt fokus på trafikksikkerhet) ble vurdert, og en overordnet kostnadsanalyse ble utført. Resultatet viste at det var marginale forskjeller og at tiltak på sideveinettet ikke var avgjørende for rangeringen av KU-alternativene.

2. PRINSIPPER FOR VURDERINGER

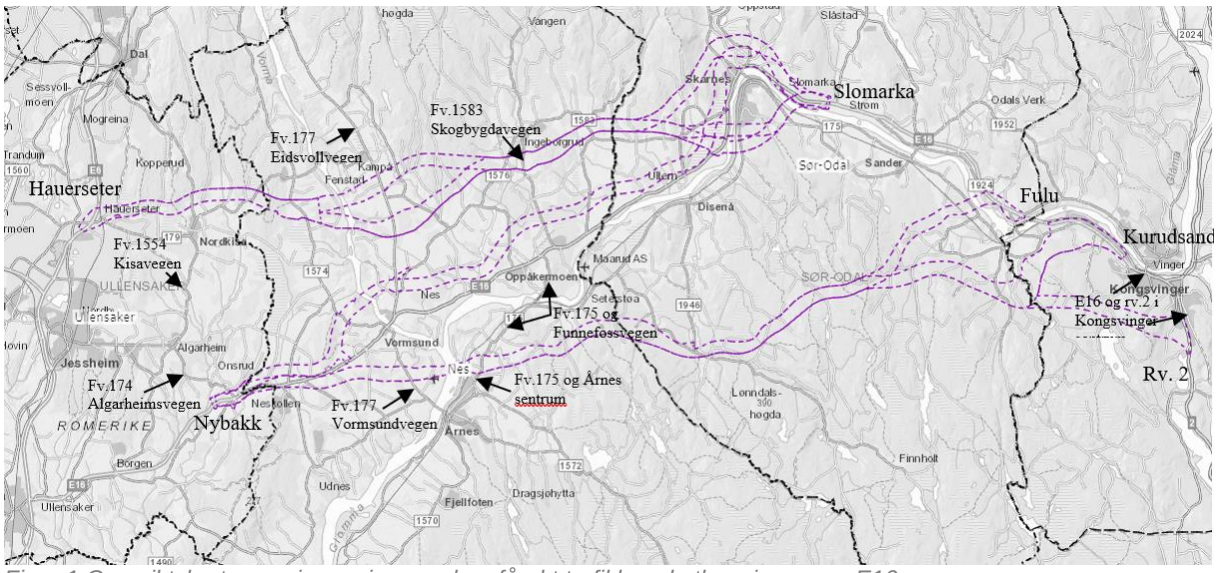
Ulike behov for utbedring som følge av ny vei er et relevant tema i planprosessen, mens etterslep knyttet til at dagens fylkesveinett ikke er riktig dimensjonert eller tilstrekkelig vedlikeholdt ikke er vurdert som relevant. Kommunedelplanen skal ikke være en finansieringsplan eller en arena for å kreve at staten tar ansvaret for fylkeskommunale eller kommunale oppgaver.

Det er et grunnleggende prinsipp i vurderingene at de respektive veieierne, Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene, til enhver tid har ansvaret for tilstanden på sine egne veier. Eventuelle omklassifiseringer vil bli en egen prosess i en senere fase. På veier som blir negativt påvirket av utbygging av ny E16 kan det være aktuelt å gjennomføre tiltak som en del av E16-utbyggingen. I vurderingene er beregnede trafikktall for 2030 lagt til grunn (antatt tidligste mulige åpningsår for ny E16).

Ut fra dette er sideveinettet delt inn i tre kategorier, avhengig av endringer i trafikkgrunnlag og grad av utfordringer i dagens situasjon:

Kategori	**Endring i trafikk-grunnlag**	**Utfordringer i dag/referanse**	**Vurdering**
1	Ingen økning	Ja	Ingen tiltak som del av E16-prosjektet
2	Økning	Ja	Aktuelle tiltak er kartlagt, men anses ikke som en del av E16-prosjektet.
3	Økning	Nei	Aktuelle tiltak er kartlagt og kalkulert inn. Finansieringsfordeling avklares ikke som en del av kommunedelplanen.

3. KARTLEGGING AV BEHOV FOR TILTAK PÅ SIDEVEIER



Figur 1 Oversiktskart som viser veier som kan få økt trafikk ved utbygging av ny E16.

Tabell 1 viser veier som er beregnet å kunne få trafikkøkning, avhengig av korridorvalg.

Tabell 1 Kategorisering av sideveinettet ut fra endring i trafikkgrunnlag og grad av utfordringer i dagens situasjon.

Vei	Korridor A	Korridor C	Korridor F
Fv. 1554 Kisavegen	1	2	1
Fv. 174 Algarheimsvegen	1	2	2
Fv. 175 og Årnes sentrum	1	2	1
Fv. 175 og Funnefossvegen	1	2	1
E16 og rv. 2 i Kongsvinger	2	2	2
Fv. 177 Eidsvollvegen	2	1	2
Fv. 1583 Skogbygdavegen	3	1	2
Fv. 177 Vormsundvegen	1	1	2

Tabellen viser at det bare er ved bygging i korridor A man får en sidevei i kategori 3, men ellers er det svært få veier som får trafikkøkning ved bygging i korridor A. Mellom korridor C og korridor F er det marginale forskjeller på omfanget av sideveier som får økt trafikkbelastning. Alle disse har utfordringer med trafikksikkerhet, støy og/eller framkommelighet allerede i dagens situasjon.

Kriterier for vurdering av behov for tiltak

- Skoleveier med trafikkmengde over 1000 kjøretøy/døgn som mangler gs-vei er vurdert å ha behov for gs-vei.

- Veier som ikke har utforming i henhold til Håndbok N100 (mai 2019) eller felles kommunal veinorm Ullensaker, Nes m.fl. er vurdert om har behov for tiltak.
- Merkbart økt støybelastning (≥3dBa som tilsvarer ca. dobling av trafikkmengde)

4. KARTLEGGING AV BEHOV FOR TILTAK

Fv. 1554 Kisavegen

Ved valg av en AH-korridor eller FN31 får Kisavegen redusert trafikk. Veien havner dermed i kategori 1 hvor det ikke er aktuelt å gjøre tiltak som en del av E16-prosjektet.
Ved valg av en CN-korridor vil Kisavegen få økt trafikk. Utfordringer knyttet til trafikksikkerhet er imidlertid til stede allerede i dag ved at strekningen er skolevei og har ÅDT over 1000. Ved valg av et av disse alternativene kommer derfor Kisavegen i kategori 2.

	Behov for tiltak
CN	Gang- og sykkelveg

Fv. 174 Algarheimsvegen

Ved valg av en AH-korridor får Algarheimsvegen redusert trafikk. Veien havner dermed i kategori 1 hvor det ikke er aktuelt å gjøre tiltak som en del av E16-prosjektet.
Ved valg av en CN-korridor eller FN31 vil Algarheimsvegen få økt trafikk. Utfordringer knyttet til trafikksikkerhet er imidlertid til stede allerede i dag ved at strekningen er skolevei og har ÅDT over 1000. Ved valg av et av disse alternativene kommer derfor Algarheimsvegen i kategori 2.

	Behov for tiltak
CN eller FN	• Gang- og sykkelveg fra kryss fra Kisavegen til Onsrudvegen • Utslaking av ulykkesutsatt sving øst for Nedre Nesten

Fv. 175 sør for ny E16 og Årnes sentrum

Ved valg av en AH-korridor eller FN31 får fv. 175 nord for Årnes sentrum redusert trafikk. Veien havner dermed i kategori 1 hvor det ikke er aktuelt å gjøre tiltak som en del av E16-prosjektet.
Ved valg av en CN-korridor vil 175 sør for ny E16 og inn mor Årnes sentrum få økt trafikk. Utfordringer knyttet til trafikksikkerhet er imidlertid til stede allerede i dag ved at strekningen er skolevei og har ÅDT over 1000. Ved valg av et av disse alternativene kommer derfor strekningen i kategori 2.

	Behov for tiltak
CN	• Nærmere analyse av behov for fartsdempende tiltak på Runnivegen • Gang- og sykkelveg fra Årnes sentrum til ny E16

Fv. 175 og Funnefossvegen (nord for ny E16)

Ved valg av en AH-korridor eller FN31 får fv. 175 og Funnefossvegen nord for Årnes sentrum redusert trafikk. Veien havner dermed i kategori 1 hvor det ikke er aktuelt å gjøre tiltak som en del av E16-prosjektet.
Ved valg av en CN-korridor vil 175 nord for ny E16 og inn mor Årnes sentrum få økt trafikk. Utfordringer knyttet til trafikksikkerhet er imidlertid til stede allerede i dag ved at strekningen er

skolevei og har ÅDT over 1000. Ved valg av et av disse alternativene kommer derfor strekningen i kategori 2.
Ombygging av kryss og utslaking av de skarpeste kurvene kan gi grunnlag for å øke hastigheten på veien og på den måten bidra positivt til den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av E16-prosjektet. Nye Veier er derfor positive til å være med på et spleiselag med veieier for få gjennomført disse utbedringene som en del av E16-prosjektet.

	Behov for tiltak
CN	• Gang- og sykkelveg fra kryss med ny E16 til Husmo • Utbedring av kryss mellom fv. 175 (Seterstøavegen) og Folbergveien • Utbedring/utslaking av kurver ved Husmo – Folbergveien • Utbedring av kryss/utslaking av kurver ved krysset mellom Funnefossvegen og fv.175 (Seterstøavegen) • Bygge om krysset mellom Funnefossvegen og dagens E16

E16 og rv. 2 i Kongsvinger

Uavhengig av korridorvalg får fv. E16 og rv. 2 gjennom Kongsvinger økt trafikk. Det er ikke funnet noen vesentlige utfordringer med tanke på trafikksikkerhet på strekningen som forverres som følge av ny E16. Trafikkøkningene er heller ikke så store at de vil medføre en merkbar økning i støybelastning. Utfordringer knyttet til kapasitet i rundkjøringene i Kongsvinger vil oppstå i 2050 også uten bygging av ny E16. Ved valg av et av disse alternativene kommer derfor strekningen i kategori 2.

	Behov for tiltak
CN	Utbedre rundkjøringen Sundehjørnet med et ekstra utkjøringsfelt i nordre arm på E16 og sørover på rv. 2.

F. 177 Eidsvollvegen

Ved valg av en CN-korridor får Eidsvollvegen gjennom Fenstad redusert trafikk. Veien havner dermed i kategori 1 hvor det ikke er aktuelt å gjøre tiltak som en del av E16-prosjektet.
Ved valg av en AH-korridor eller FN31 vil Eidsvollvegen gjennom Fenstad få økt trafikk. Utfordringer knyttet til trafikksikkerhet er imidlertid til stede allerede i dag ved at strekningen er skolevei og har ÅDT over 1000. Ved valg av et av disse alternativene kommer derfor Eidsvollvegen i kategori 2.

	Trafikkøkning nord for kryss med ny E16	**Trafikkøkning sør for kryss med ny E16**
AH40-60	700	1300
AH70-90	2300	3900
FN31	1700	-1400

	Behov for tiltak
AH	• Oppgradere smal gangsti fra fv. 1576 Ringsbyvegen sørover til dagens E16 • Gjennomgang med tanke på enklere trafikksikkerhetstiltak fra fv. 179 Svanfossvegen og sørover
FN	• Gjennomgang med tanke på enklere trafikksikkerhetstiltak fra fv. 179 Svanfossvegen og sørover

Fv. 1583 Skogbygdavegen

Ved valg av en CN-korridor eller FN31 får Skogbygdavegen redusert trafikk. Veien havner dermed i kategori 1 hvor det ikke er aktuelt å gjøre tiltak som en del av E16-prosjektet.
Ved valg av en AH-korridor vil Skogbygdavegen få økt trafikk. Strekningen er skolevei, men har i dag ÅDT på under 1000. Utbygging av en AH-korridor vil føre til at trafikken øker til over 1000 kjt/døgn og utløser derfor behov for trafikksikkerhetstiltak som en naturlig del av E16-prosjektet. Ved valg av en AH-korridor kommer derfor Skogbygdavegen i kategori 3.

	Behov for tiltak
AH	Gang- og sykkelveg fra Skogbygda skole til Holen (4 km)

Fv. 177 Vormsundvegen

Ved valg av en AH- eller en CN-korridor vil Vormsundvegen få redusert trafikk. Veien havner dermed i kategori 1 hvor det ikke er aktuelt å gjøre tiltak som en del av E16-prosjektet.
Ved valg av FN31 vil Vormsundvegen få økt trafikk. Utfordringer knyttet til trafikksikkerhet er imidlertid til stede allerede i dag ved at strekningen er skolevei og har ÅDT over 1000. Ved valg av et av disse alternativene kommer derfor Vormsundvegen i kategori 2.

	Behov for tiltak
FN	• Utbedring av sving/kryss i nordre ende av strekningen • Gang- og sykkelvei fra Årnes til Bjørk

5. DRØFTING MED VEIEIERE OG VIDERE PROSESS

Behov for sideveitiltak knyttet opp til den enkelte korridor, med tilhørende ansvarsfordeling, ble drøftet i et møte med de respektive veierne 9. desember 2021.

Alle veieierne ga uttrykk for at de forventet at det skulle inngå tiltak på sideveinettet, også på avlastet veinett, som en del av E16-prosjektet. Dette vil innebære at E16-prosjektet ønskes brukt til å dekke opp et opparbeidet etterslep på dagens veinett. Argumentet om at gående og syklende bør ha et sammenhengende tilbud langs lokalveinettet mellom de samme punktene som veiutbyggingen går, ble også framsatt av flere veieiere. Dette er ikke i samsvar med prinsippene som Nye Veier har lagt til grunn for vurderingene, og det var uenighet om hvorvidt det er forskjeller mellom korridorene som gjør en nærmere vurdering av behov for tiltak på sideveinettet til en beslutningsrelevant utredning.

I tabell 2 er det derfor vist hvilke veier det er vurdert å være behov for større tiltak på som følge av ingen utbygging av E16 (referanse) og ved utbygging av de tre hovedalternativene AH, CN og FN. Grunnlag for vurdering av behov er:

- Gs-vei langs veier med ÅDT>1000 og som enten er skolevei eller har potensiale for mer enn 50 gående/syklende pr dag
- Kapasitet/framkommelighet
- Krav om sammenhengende tilbud til gående og syklende langs lokalveinettet mellom samme punkter som veiutbyggingen går mellom

Dette gjør at tabell 2 omfatter flere veier enn tabell 1, da oversikten i tabell 1 bare er påvirket av det første punktet.

I tillegg kan det være behov for mindre trafikksikkerhetstiltak, breddeutvidelser e.l. for å få veier til å bli tilfredsstillende i hht Håndbok N100 (mai 2019) eller felles kommunal veinorm Ullensaker, Nes m.fl. Dette dreier seg i tilfelle om så små beløp i denne sammenhengen at de ikke er vurdert som relevant å ta med i oversikten.

Tabell 2 Behov for tiltak på sideveinettet ved utbygging av ulike korridorer

	Refe-ranse	**AH**	**CN**	**FN**
Kløftakrysset, ombygging	Ja	Nei, redusert trafikk	Ja, økt trafikk	Ja, økt trafikk
Eksisterende E16 (gs-vei)	Ja	Ja, sterkt redusert trafikk, men fortsatt behov som i referanse og som del av sammenhengende gs-tilbud Hauerseter - Slomarka	Ja, sterkt redusert trafikk, men fortsatt behov som i referanse og som del av sammenhengende gs-tilbud Nybakk - Kongsvinger	Ja, sterkt redusert trafikk, men fortsatt behov som i referanse og som del av sammenhengende gs-tilbud Nybakk - Slomarka
Tiltak på fv. 170 Hauerseter – Nordkisa (gs-vei)	Ja	Ja, redusert trafikk, men fortsatt behov som i referanse og som sammenhengende gs-tilbud Hauerseter - Slomarka	Ja, redusert trafikk, men fortsatt behov som i referanse	Ja, redusert trafikk, men fortsatt behov som i referanse
Tiltak på fv. 1554 Kisavegen (gs-vei)	Ja	Ja, som i referanse og del av sammenhengende gs-tilbud Hauerseter - Slomarka	Ja, svak økning	Ja, som referanse
Tiltak på fv. 174 Algarheimsvegen (gs-vei, utretting av kurve, kollektivfelt)	Ja	Ja, redusert trafikk, men fortsatt behov som i referanse og del av sammenhengende gs-tilbud Hauerseter - Slomarka	Ja, økt trafikk	Ja, økt trafikk
Tiltak på fv. 175 sør for ny E16 (gs-veg, kryssutbedringer)	Ja	Ja, som referanse	Ja, sterk økning	Ja, som referanse
Tiltak på fv. 175 og Funnefossvegen (utretting kurver, kryssutbedringer)	Ja	Ja, som referanse	Ja, sterk økning og lønnsomt	Ja, som referanse
Tiltak på E16 og rv. 2 i Kongsvinger (utbedring rundkjøring, støytiltak)	Ja	Ja, svak økning	Ja, svak økning	Ja, svak økning
Tiltak på fv. 177 Eidsvollvegen (gs-vei)	Ja	Ja, økt trafikk	Ja, som referanse	Ja, økt trafikk

Tiltak på Skogbygdavegen (gs-vei Halmsås - Ingeborgrud)	Nei	Ja, økt trafikk til over 1000	Nei	Nei
Tiltak på fv. 177 Vormsundvegen	Ja	Ja, økt trafikk	Ja, halvering av trafikk, men fortsatt behov som i referanse	Ja, økt trafikk

Oversikten viser at det ikke er noen forskjell mellom CN-alternativene og FN-alternativet når det gjelder behov for tiltak på sideveinettet. Selv om en del sideveier får til dels sterkt redusert trafikk, er det fortsatt så mye trafikk på dem at det er behov for de samme tiltakene som i referansealternativet. AH-alternativene skiller seg fra de øvrige alternativene ved at de gir redusert behov for ombygging av Kløftakrysset, men utløser et behov for gs-vei mellom Halmsås og Skogbygda langs Skogbygdavegen. Dette er anslått til å til sammen utgjøre en differanse på 130 – 400 mill kr i favør av AH-alternativene. Dette er ikke nok til å endre rangeringen av alternativene med tanke på NNB.

Ved behov for videre dialog med veieierne, er dette forutsatt gjennomført i og etter høringsperioden.

6. OPPSUMMERING

Eneste sidevei i kategori 3 er Skogbygdavegen, forutsatt at det velges et AH-alternativ.

Fv. 175 og Funnefossvegen fra Årnes sentrum til dagens E16 stiller i en særstilling da tiltak på denne veien vi kunne bidra positivt til den samfunnsøkonomiske nytten av E16-prosjektet.

Øvrige sideveier som får trafikkøkning, har utfordringer med trafikksikkerhet og/eller kapasitet uavhengig av om det bygges en ny E16 eller ikke.

Uavhengig av hvilke prinsipper som legges til grunn for vurdering av behov for tiltak på sideveinettet, er det kun marginale forskjeller mellom planalternativene. Hensikten med kommunedelplanarbeidet er å finne fram til den beste korridoren å planlegge ny E16 videre innenfor. Siden behovet for tiltak på sideveinettet er svært likt mellom alternativene er dette derfor ikke beslutningsrelevant ved valg av korridor for videre planlegging.