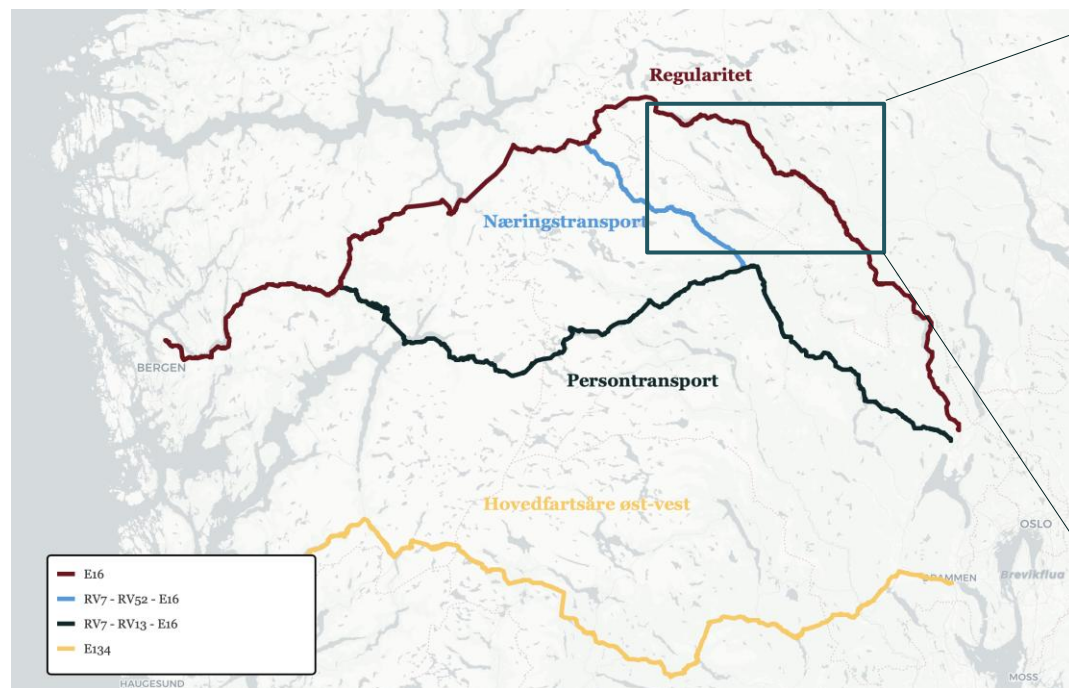


Evaluering av E16 Valdres

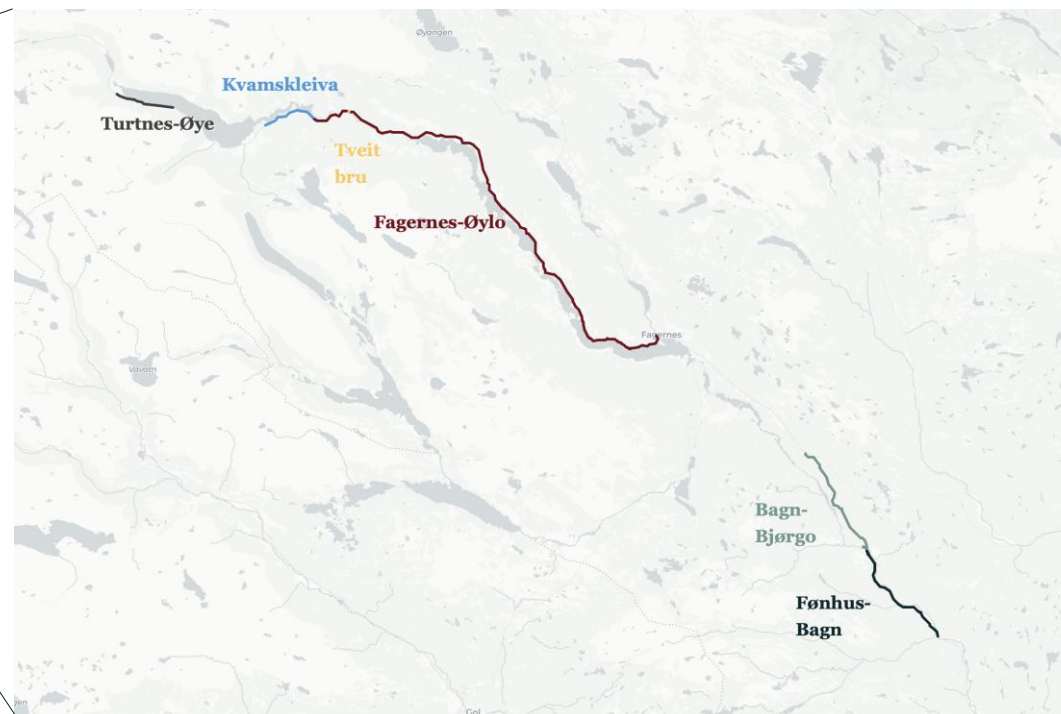
Menon-publikasjon nr. 85/2025

Etterevaluering E16 Valdres – Hvor?

Øst-vest-ruter og deres tiltenkte hovedfunksjoner



Utbygginger på E16 Valdres (2014-2024)

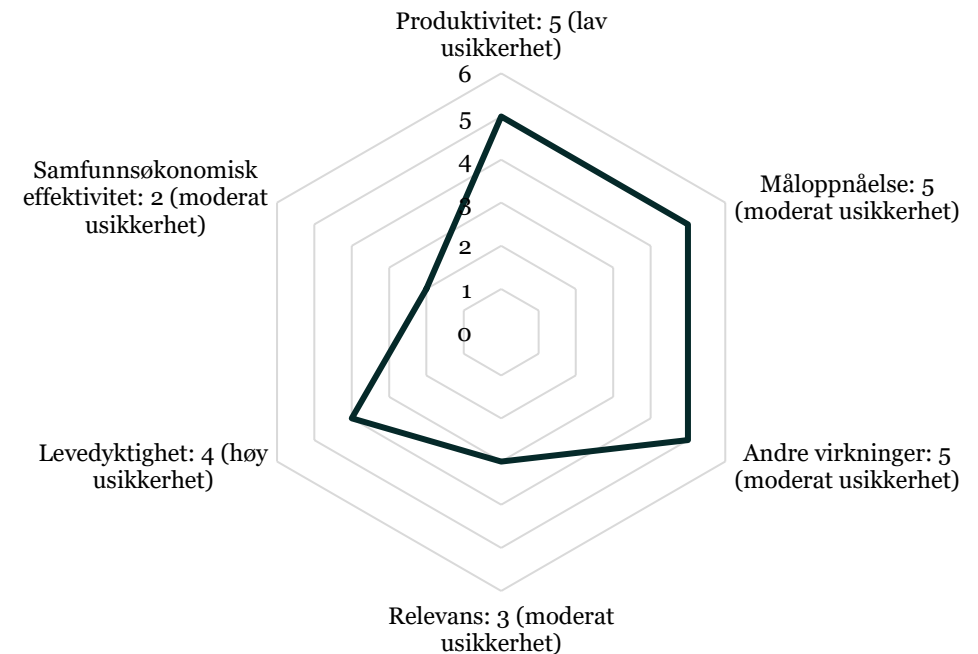


Etterevaluering E16 Valdres – Hva?

- Målsetning: evaluere helheten av de seks delprosjektene gjennomført siden 2014.
 - Til tross for at kun Bagn-Bjørge er stort nok til å ha vært gjennom KS-regimet.
- Totalkostnad 4,4 mrd 2024-kr, 9 min spart reisetid, bedret trafikksikkerhet. Delstrekninger:
 - *Bagn-Bjørge*, det klart største prosjektet, har vært gjennom KS - 2,1 mrd
 - *Fagernes-Øylo*, utbedring gjennomført som pilotprosjekt med *Valdresmodellen* – ca 700 mill
 - *Kvamskleiva*, over 50 mindre steinsprang årlig før tiltak. Tunnelprosjekt – ca 850 mill
 - *Fønhus-Bagn*, utbedring av eksisterende vei, tunnel og punktutbedring – ca 650 mill
 - *Turtnes-Øye*, punktutbedring og breddeutvidelse – ca 150 mill
 - *Tveit bru*, breddeutvidelse bru – ca 60 mill

God prosjektgjennomføring – men feil prosjekter

- *Godt* i et *operasjonelt* perspektiv:
- *Godt* i et *taktisk* perspektiv:
- *Dårlig* i et *strategisk* perspektiv
 - Prosjektene var lite relevante og var klart samfunnsøkonomisk ulønnsomme.
 - Andre øst-vestruter hadde vært mer relevante å prioritere og konseptvalg kunne vært bedre.



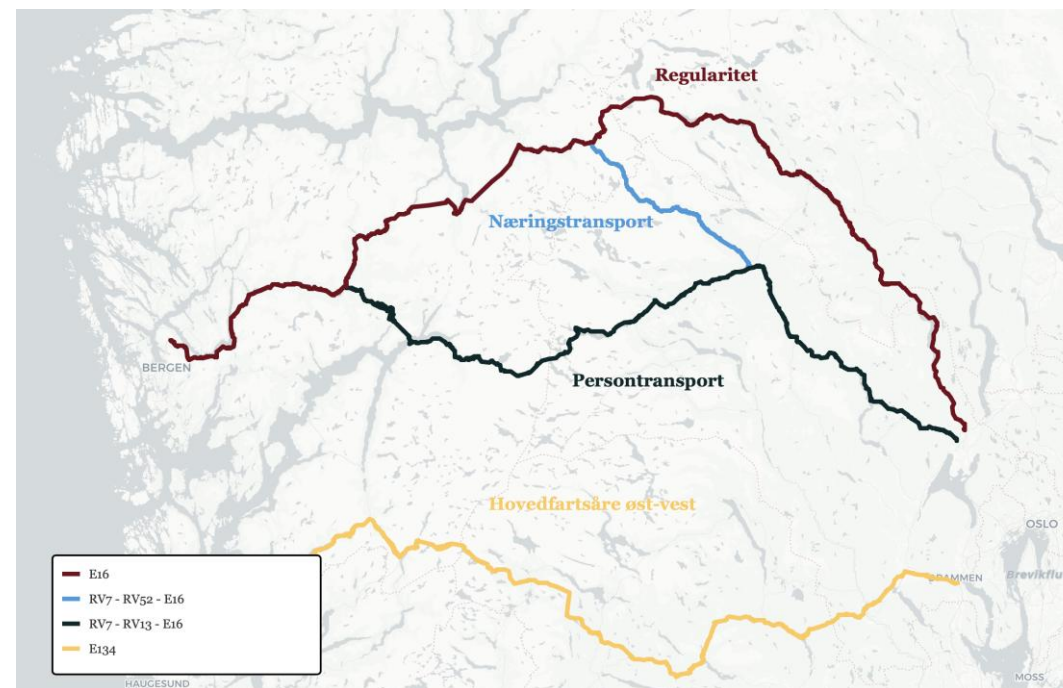
Relevans

Veiutbyggingene var et dårlig virkemiddel for å nå distriktspolitiske mål

- E16 Valdres skulle ifølge samfunnsmålet bidra til «positivt til bosetting og næringsliv i Valdres»
 - Dette delmålet er i *svært liten grad oppnådd*.
- *Læringspunkter:*
 - *Veiprosjekter bidrar primært til bedre trafiksikkerhet og enklere reisehverdag for folk og næringsliv.*
 - *Vi lurar oss selv om vi tror veiprosjekter vil skape vekst og gevinster i gravgrendte strøk på toppen av de direkte gevinstene for trafikantene.*

Fremkommelighet på øvrige øst-vestruter burde heller vært prioritert

- Vedtatt politikk at de nordlige øst-vest forbindelsene Rv52, Rv7 og E16 skal fylle hver sin funksjon.
- E16 sin hovedfunksjon er å ha høy regulariteten og oppetid.
 - Men utbedringene på E16 i liten grad bidratt til å øke regulariteten og oppetiden.
- Reisetids- og fremkommelighetsforbedringer er mer relevant for øvrige øst-vestruter



Valdresmodellen

God idé, med *stort* forbedringspotensiale

Valdresmodellen (Fagernes-Øylo) innebar:

- a) **Tidlig involvering av entreprenør:** Fra reguleringsplanfasen til ferdigbygd prosjekt.
- b) **Design-to-cost ramme** der **tiltakene med størst bidrag til økt trafikksikkerhet og bedre fremkommelighet** over lange strekninger skulle **prioriteres**.
- c) **Å bygge «tilfredsstillende standard» og gjenbruk av eksisterende vegkapital** så langt det var mulig/hensiktsmessig.

Valdresmodellen har potensiale, men har klare mangler

- Tre mangler bidro til at modellen ikke ga mer for pengene eller gode prioriteringer:
 - a) Det fantes **ingen kriterier for prioritering** og det ble gjort **ingen forsøk på å undersøke om prioriterte tiltak faktisk bidro mest til trafikksikkerhet og fremkommelighet**.
 - b) Design-to-cost-**rammen** ble tilsynelatende **fastsatt ad hoc og potensielt for høyt** - Det ble ikke sjekket om det fantes tiltak som var tilstrekkelig gode til at det var verdt å bruke hele rammen.
 - c) Design-to-cost-**rammen var ikke fast** - Tiltak som det ikke ble plass til innenfor rammen ble tilsynelatende annonsert at kom til å utbedres med ny og utvidet ramme.

Læringspunkter for Valdresmodellen

1. Innfør tydelige og operasjonaliserte kriterier for prioritering av tiltak
 2. Sett design-to-cost-rammer på bakgrunn av omfanget av tiltak som er verdt å gjennomføre.
 3. Prioritéér i henhold til kriteriene
 4. Dokumentér grunnlag for prioriteringer og oppnådde gevinster
- Med disse forbedringene: Stort potensiale for økt nytte og bedre prioriteringer innen utbedringsprosjekter!

Samfunnsøkonomi

Læringspunkter

Prosjektene er samlet sett ulønnsomme, med enkelte unntak

- Samlet sett har innebærer prosjektene et tap på om lag 2 030 mill 2024-kr.
- To læringspunkter:
 - Ubehag ved skredrisiko bør verdsettes i SØA
 - Forenklede SØA bør gjøres også av mindre utbedringer.

Strekning	Netto nytte (mill. 2024-kroner)	NNK	Usikkerhet
Bagn-Bjørgo	-1 285	-0,75	Moderat
Kvamskleiva	195	0,28	Høy
Fønhus-Bagn	-640	-0,90	Høy
Fagernes-Øylo	-155	-0,09	Høy
Tveit bru	-40	-0,85	Høy
Turtnes-Øye	-110	-1,04	Høy
Ikke-prissatte virkninger (beslag av natur)	Liten negativ virkning		Moderat
Alle strekninger	-2 030	-0,54	

Nytten av redusert ubehag ved skredrisiko bør inkluderes i SØA

- Standard i dag: Selv i prosjekter begrunnet med å fjerne skredrisiko er ikke gevinstene av det inkludert i SØA
 - Ny metodikk tillater å prissette verdien av redusert ubehag ved skredrisiko.
 - Gevinstene er betydelige og har svært godt faglig grunnlag.
- Kvamskleiva opprinnelig beregnet å være ulønnsom.
 - Ettersom Kvamskleiva er blant de mest skredfarlige riksveistrekningene i landet utgjør ubehag ved skredrisiko over 600 mill (konservativt anslag!)
 - Prosjektet var dermed lønnsomt.

Forenklet samfunnsøkonomisk analyse av Kvamskleiva.

Strekning	Netto nytte (mill. 2024-kroner)
Utbyggingskostnad	-644
Drift og vedlikehold	-58
Skattefinansieringskostnad	-140
Redusert ubehag av skredrisiko	637
Trafikquantnytte	401
Reduksjon i ulykkeskostnad	Usikkert
Netto nytte	195
NNK	0,28

Gjennomfør forenklet SØA også av mindre utbedringer

- Drift, vedlikehold og utbedring vil stå for en større og større del av samferdselsbudsjettet.
 - Men det gjøres kun SØA av de store utbyggingene.
- *Læringspunkter:*
 - *Det er fullt mulig å gjøre enkle SØA for å sjekke lønnsomhet, uten EFFEKT og med lav ressursinnsats*
 - *Burde vært gjort før prioritering innen Valdresmodellen*
 - *Enkle SØA-vurderinger kan føre til bedre prioriteringer innen mindre utbedringer.*

Eksempel: Utbedring av ulykkessvinger

- DFØs veileder i SØA: *Utredningen skal være så grundig som nødvendig for å gi et godt beslutningsgrunnlag.*
- Ex-post: Hva er den samfunnsøkonomiske verdien av observert reduksjon i ulykker?
- Metode ex ante: Er tiltaket lønnsomt om alle ulykker forsvinner?
 - Hvis nei, er tiltaket garantert ulønnsomt.
 - Hvis ja, er det realistisk at tilstrekkelig antall ulykker fjernes ved å gjennomføre tiltakene til at det blir lønnsomt?

Forenklet samfunnsøkonomisk analyse av Ulness-, Rønn- og Reiensvingen.

Strekning	Netto nytte (mill. 2024-kroner)
Utbyggingskostnad	-45
Drift og vedlikehold	-4
Skattefinansieringskostnad	-10
Reduksjon i ulykkeskostnad	82
Netto nytte	23
NNK	0,5

Oppsumert?

Oppsummert

- **Det hjelper lite å bygge til under styringsramme, hvis man bygger feil prosjekter.**
 - Om øst-vestrutene skal ha hver sin funksjon – ta konsekvensen av det i prioriteringer.
- **Det finnes et stort potensiale i bedre prioriteringer innen mindre utbedringer, bare man får *bittelitt* SØA-tankegang inn.**
 - Valdresmodellen er en start, men må justeres for at den skal bidra positivt.
 - Enkle SØA-vurderinger med høy usikkerhet er langt bedre enn dagens praksis, dvs ingen SØA-vurdering.
- **Å prissette den fulle nytten av skredsikring kan bidra til bedre prioriteringer**



Menon
Economics