

Vägförbindelsen norska gränsen – Gävle som Europaväg (E16)



25 augusti 2008

Innehållsförteckning

0. Sammanfattning	3
1. Inledning	4
1.1 Uppdraget	4
1.2 Vad är fördelarna/nyttan med ett sammanhängande vägnummer och Europavägsskyltning?	4
1.3 Vad krävs för att en väg ska kunna kallas Europaväg?	5
1.4 Val av Europavägsnummer	5
2. Vägens nuvarande standard	6
2.1 Standard på dagens Europavägar inom Sverige	6
2.2 Standard och trafik för ingående delsträckor i E16	6
3. Genomförda och planerade åtgärder	7
4. Konsekvenser och handlingsplan	8
4.1 Konsekvenser av att införa E16	8
4.2 Handlingsplan för att etablera E16 i Sverige	9
5. Slutsatser	9

0. Sammanfattning

Vägverket har på regeringens uppdrag utrett förutsättningarna för att klassa vägförbindelsen mellan norska riksgränsen och Gävle som europaväg. Motsvarande uppdrag har av norska regeringen givits till vägmyndigheten i Norge för delen mellan Oslo och riksgränsen till Sverige. I uppdraget har regeringarna utgått ifrån att nuvarande E16, som börjar på Nordirland och slutar i Oslo, ska kunna förlängas till Gävle.

Den främsta nyttan av en omnumrering är att regional utveckling, handel och industri – inte minst turism – främjas. Vägen, och kommunerna längs den, kommer ”med på kartan”. Den kan bli ett uppsamlingsstråk för trafik till norra Europas största vinter-sportområde i Dalarna, till norra Värmland och till Trysilområdet i Norge samt för trafik mellan norra Sverige/Norge och Osloområdet.

Under det senaste decenniet har flera avsnitt av sträckan mellan norska gränsen och Gävle byggts om och ytterligare några finns med i gällande investeringsplaner. Detta i kombination att vägen uppfyller de geometriska krav som ställs av UNECE – tillräcklig för att ge alla nyttjare god säkerhet och ett minimum av trängsel – innebär att den är kvalificerad för att ingå i det internationella huvudvägnätet för Europa.

Innan förbindelsen Oslo – Gävle kan tas in i europavägnätet som E16 bör;

- Nuvarande Rv16 i Skåne ges ett nytt vägnummer.
- Beslut tas om ett genomgående vägnummer, Rv16, från norska gränsen till Gävle.
- Beslut tas om att utöka det nationella stamvägnätet med nya Rv16.

Beslut om vilka vägar som ska ha europavägstatus tas av UNECE efter ansökan av regeringarna i de berörda länderna. Om regeringarna i Sverige och Norge finner att det är önskvärt att klassa förbindelsen Oslo – Gävle som europaväg kan det med fördel göras i en gemensam ansökan.

Kostnaden för en omskyltning till ett gemensamt europavägnummer har på den svenska sidan bedömts vara 5-10 mkr.

1. Inledning

1.1 Uppdraget

Vägverket har fått regeringens ”uppdrag att utreda förutsättningarna för att vägförbindelsen mellan norska riksgränsen och Gävle ska kunna ingå i det internationella huvudvägnätet för Europa och därmed bli en så kallad Europaväg”. Vägsträckan, som är 360 km lång, börjar väster om Lekvattnet vid riksgränsen mot Norge och passerar bland annat Torsby, Malung, Borlänge, Falun och Sandviken på vägen mot Gävle. Den berör delar av vägarna Lv239, E45, Rv71, Rv70, Rv50 samt Rv80. Lv 239 är enligt regeringsbeslut (maj 2008) uppgraderad till riksväg, men har ännu inte erhållit något riksvägsnummer.

Norska Vegvesendet har fått motsvarande uppdrag om en förlängning av E16 från Oslo till svenska gränsen längs Rv2 och Rv200 i Norge. E16 har idag sträckningen Londonderry (Nordirland) – Belfast – (havsavbrott) – Glasgow – Edinburgh – (havsavbrott) – Bergen – Fagernes – Oslo.

1.2 Vad är fördelarna/nyttan av ett sammanhängande vägnummer och europavägsskyltning?

Frågan om att ge de aktuella vägavsnitten europavägsstatus har aktualiserats av ett antal kommuner i Dalarnas och Gävleborgs län samt Torsby kommun i Värmland. Dessa kommuner har bildat ett samarbetsprojekt (Gävle – Oslosförbindelsen) som har varit aktiv under de senaste 7-8 åren. Projektet har i sin analys konstaterat att det i dag saknas en naturlig förbindelse från Gävleborgs län, Dalarnas län och den norra delen av Värmlands län mot den norska huvudstadsregionen. Den aktuella sträckningen blir med en enhetlig numrering ett naturligt alternativ för resor till Oslo-regionen från norra Sverige och även från norra Norge – resor som idag till exempel går via Örebro på E18 och Rv50. I en tidigare utredning (november 2007) om ny riksväg mellan norska gränsen och Torsby har detta analyserats och beskrivits för hela E16 konceptet.

Den främsta nyttan av en omnumrering är att regional utveckling, handel och industri – inte minst turism – främjas. Vägen, och kommunerna längs den, kommer ”med på kartan”. Med ett Europavägsnummer kommer turism från södra och mellersta Europa att främjas – långväga besökande följer gärna Europavägar.

E16 kan bli ett uppsamlingsstråk för fjälltrafik till norra Europas största vintersportområde Sälen/Idre som årligen omsätter 7 miljarder kronor med 7000 arbetstillfällen och 14 miljoner gästnätter. Därtill kommer verksamheterna i Branäs (Torsby) och Trysil i Norge.

1.3 Vad krävs för att en väg ska kunna kallas europaväg?

Europavägsnumrering och vad som krävs härför regleras i en överenskommelse¹ som arbetats fram under UNECE². I en bilaga till överenskommelsen³ anges målstandard för vägar som ingår i europavägnätet. Vägen måste inte, när den ges ett E-nummer, uppfylla de angivna kraven, men de ratificerande länderna utfäster sig att successivt anpassa vägen till trafikens behov. *Den geometriska standarden ska vara tillräcklig för att ge alla nyttjare god säkerhet och ett minimum av trängsel, med hänsyn tagen till vägens funktion och förarbeteende.* Tre väglklasser *Motorways* (=motorväg), *Express roads* och *Ordinary roads* (landsväg) definieras. Express roads kan närmast jämföras med motortrafikleder i Sverige, dock utan krav på att korsningar längs express roads ska vara planskilda. Europavägar ska i första hand vara motorways eller express roads, stor hänsyn måste samtidigt tas till förutsättningarna i det enskilda fallet. En sådan förutsättning är trafikvolymen. Inga krav anges dock för när en bredare vägsektion erfordras – förutom ovanstående skrivning om minimum av trängsel.

Vid en jämförelse mellan den geometriska målstandard som bilagan anger och motsvarande tekniska anvisning i Sverige, VGU⁴, kan konstateras att för de flesta parametrar anger VGU större radier/högre standard. Ett undantag finns – bilagan rekommenderar vägren (shoulder) med minst 2,5 m bredd. Denna behöver inte vara belagd. Enligt det svenska regelverket kan vägrensbredden gå ner till 0,5 m och den ska vara belagd. För en väg i Sverige med mindre än 1500 fordon/dygn där oskyddade trafikanter inte är separerade, vilket är fallet på 20 % av vägen från Gävle till norska gränsen, rekommenderas vägbredden 8 meter inklusive två vägrenar om 0,75 m.

1.4 Val av Europavägsnummer

För närvarande korsar europavägarna E10, E12, E14 och E18 den norsk-svenska gränsen i öst-västlig riktning. E12 och E18 sträcker sig vidare över Östersjön och fortsätter i Finland. Ett förstahandsalternativ för en ny europaväg är att förlänga nuvarande E16 som slutar i Oslo öster ut. E16 utgår från Londonderry (Nordirland) och går via Belfast (färja) – Glasgow – Edinburgh (färja) – Bergen – Fagernes och stannar i Oslo.

Om förbindelsen ges numret E16 i Sverige måste man ta i beaktande att det redan finns en Rv16 i Skåne. För att undvika förväxlingar bör den senare i så fall ges ett annat vägnummer. Eftersom Rv16, som sträcker sig från Dalby till Flädie och passerar Lund, endast är 2 mil lång bör detta inte utgöra något hinder. Man kan dessutom ifrågasätta om denna korta vägsträcka bör vara riksväg utan snarare primär länsväg. Som sådan skulle den kunna ges nummer Lv102 och utgöra en förlängning av nuvarande Lv102 som går mellan Skurup och Veberöd. Mellan Veberöd och Dalby, en sträcka av 10 km, får den gemensam sträckning med Rv11. Nya Lv102 skulle i så fall få en total längd av knappt 50 km.

¹ European Agreement on Main International Traffic Arteries (AGR)

² United Nation Economic Commission for Europe

³ Conditions to which the main international traffic arteries should confirm

⁴ Vägar och gators utformning

2. Vägens nuvarande standard

2.1 Standard på dagens Europavägar inom Sverige

I Sverige finns det för närvarande totalt 10 europavägar (E4, E6, E10, E12, E14, E18, E20, E22, E45 samt E65). Fyra av dessa (E4, E10, E12 och E45) har på 1000 km en vägbredd som underskrider 6,6 m, vilket motsvarar en fjärdedel av den totala väglängden för dessa 4 vägar. Av dessa 1000 km har en fjärdedel trafik som överskrider 1000 fordon/dygn. Huvuddelen (70 %) därav ligger på E45.

2.2 Standard och trafik för ingående delsträckor i E16

I den eventuellt nya europavägen, E16, kommer delar av vägar som för närvarande har vägnummer Lv239, E45, Rv71, Rv70, Rv50 samt Rv80 att ingå. Nedanstående tabell redovisar vilka vägsträckor som ingår i utredning om en ny E16. Trafikflödet på dessa varierar kraftigt, liksom vägbredden, vilket framgår av tabellen:

Vägavsnitt	Längd	Vägbredd	Trafikflöde	Kommentar
Lv 239 Riksgränsen – Torsby	35 km	6,0-6,5 m	400-1400 ÅDT	Låg geometrisk standard.
E45 Torsby – Malung	80 km	6,3-13,0 m	1150-4100 ÅDT	Övervägande delen 6,3-9,0 m, med varierande geometrisk standard.
Rv 71 Malung – Djurås	115 km	7,0-9,0 m	1550-3800 ÅDT	Varierande geometrisk standard och tillåten hastighet.
Rv 70 Djurås – Borlänge	20 km	9,0-11,0 m	10200-15800 ÅDT	4-fältsväg i Borlänge.
Rv 50 Borlänge – Falun	22 km	4-fältsväg	12000-20100 ÅDT	
Rv 80 Falun – Sandviken	68 km	9,0-13,0 m	3400-13600 ÅDT	Mötesfri landsväg Falun-Hofors och Storvik-Sandviken.
Rv 80 Sandviken – Gävle	20 km	MV	14700-24700 ÅDT	
Totallängd	360 km			

ÅDT = Årsdygnstrafik (den genomsnittliga trafiken under ett dygn, avseende 2006)

MV = Motorväg, MLV = Mötesfri landsväg

Den tillåtna hastigheten på ovannämnda sträckor varierar mellan 50 och 110 km/tim. Övervägande delen har tillåten hastighet satt till 70 eller 90 km/tim. På motorvägen Sandviken – Gävle är tillåten hastighet 110 km/tim. Även de mötesfria delarna av Rv80 och delen mellan Borlänge och Falun, som är gemensam med Rv50, har skyltad tillåten hastighet 110 km/tim.

För närvarande pågår en större översyn av hastighetsgränserna på det statliga vägnätet. Detta görs sedan det blivit möjligt att ha även 40, 60, 80, 100 och 120 km/tim som högsta tillåtna hastigheter på Sveriges vägar. På sikt beräknas flertalet vägar få dessa ”jämna” hastighetsgränser. För flera av delsträckorna mellan riksgränsen och Gävle kommer en justering av hastighetsgränser att bli aktuell. T.ex. kan vissa sträckor som nu har 70 km/tim komma att höjas till 80 km/tim medan andra kan komma att sänkas till 60 km/tim. Utfallet av hastighetsöversynen är beroende på geometrisk standard i kombination med omkringliggande bebyggelse. På samma sätt kan sträckor med 90 km/tim i vissa fall komma att sänkas till 80 km/tim. För att höja tillåten hastighet till 100 km/tim krävs normalt att vägen är mötesseparerad.

Länsväg 239 är smal och har låg geometrisk standard. Då sträckan har begränsad trafik är framkomligheten ändå tillfredställande. Detsamma gäller för delar av E45 mellan Torsby och Malung.

Vägstandarden på den norska sidan om gränsen varierar. För närvarande pågår en utbyggnad för Rv2, väster om Kongsvinger, till fyrfältsväg. När denna blir klar är hela sträckan mellan Oslo och Kongsvinger fyrfältsväg. Återstående sträcka mellan Kongsvinger och riksgränsen (Rv200, längd 41 km) har liksom vägen på den svenska sidan till Torsby, låg geometrisk standard. Med hänsyn till den låga trafiken kan vägen anses ha en acceptabel standard, men med stigande trafik ökar kraven på en förbättring av geometri och bärighet. På svenska sidan har åtgärder för att höja bärigheten genomförts under de senaste åren.

3. Genomförda och planerade åtgärder

Under det senaste decenniet har ett flertal delsträckor förbättrats. Exempel härpå är delarna:

- Lv 239 har förstärkts under de senaste åren. Därmed har bärigheten höjts och risken för tjälrestriktioner minskat.
- E45 på delen länsgränsen Värmland/Dalarna – Malung har breddats och delvis byggts i ny sträckning och bärighetsförstärktes under åren.
- Rv71 har byggts om förbi Björbo vilket inneburit förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet. Även boendemiljön i Björbo har förbättrats med förbifarten.
- Rv 71 har byggts om genom Djurås och Mockfjärd och på sträckan däremellan för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet.
- Rv50 mellan Ornäs (Borlänge) och Falun breddades till 4-fältsväg.
- Rv80 har mittseparerats på sträckorna Falun – Hofors, förbi Storvik samt Hillsta – Sandviken för att förbättra trafiksäkerheten.
- Ombyggnad av tillfarten till Gävle hamn pågår för närvarande.

I gällande planer för perioden 2004-15 återfinns följande ej påbörjande objekt

- Trafiksäkerhetsåtgärder på E45 i Värmland.
- Förbifart vid Yttermalung på Rv71.
- Ombyggnad av delen Dala Järna – Vansbro på Rv71.
- Ny cirkulationsplats på Rv70 i Borlänge.
- Mittseparering och upprensning av sidoområden på Rv80 i Gävleborgs län.

Arbetet med en ny investeringsplan för perioden 2010-2020 har påbörjats. Hittills har bland annat följande åtgärdsbehov identifierats:

- E45 i Värmland; trafiksäkerhets och bärighetsåtgärder
- Rv71 ombyggnad av Vansbro – Gruckån, Mockfjärd – Dala Floda och förbi Nås.
- Rv70 mötteseparering på delen Borlänge – Djurås.
- Rv80 förbifart Hofors.

Eventuella framtida åtgärder längs Rv200 på den norska och Lv239 på den svenska sidan bör samplaneras eftersom en delvis ändrad sträckning kan bli aktuell. En studie som genomförts av samarbetsprojektet pekar mot att vägen mellan Kongsvinger och Torsby kan kortas med närmare 10 km, från 76 km till 67 km. Kostnaden för att åstadkomma denna förkortning har av projektet uppskattats till drygt 400 miljoner SEK i 2008 års penningvärde, varav ca 70 miljoner SEK på den svenska sidan. Kostnaden för en fullständig ombyggnad av vägen mellan Kongsvinger och Torsby har beräknats till drygt 800 miljoner SEK, varav närmare 250 miljoner SEK på svensk sida.

4. Konsekvenser och handlingsplan

4.1 Konsekvenser av att införa E16

De följd effekter av att införa ett sammanhängande vägnummer "E16" för förbindelsen Oslo - Gävle som identifierats är:

- Nuvarande Rv16 mellan Flädie och Dalby i Skåne län bör ges ett nytt vägnummer. Rv16 är, med en längd på ca 20 km, den kortaste riksvägen i Sverige. Ett alternativ är att låta den ingå i Lv102 som i så fall kommer att gå från Skurup till Flädie, via Veberöd, Dalby och Lund. Se också avsnitt 1.4.
- Vägen mellan norska gränsen och Gävle bör tas in i det nationella stamvägnät. En väg som ges europavägstatus tillhör rimligen stamvägnätet. E45 Torsby – Malung och Rv70 Djurås – Borlänge ingår redan i stamvägnätet.
- En omnumrering av de i E16 ingående vägavsnitten kan motivera en mer omfattande översyn av övriga riksvägavsnitt på de berörda vägarna.

Lv 239 Riksgränsen – Torsby	Enligt Regeringsbeslut maj 2008 är detta riksväg och som sådan ska den ha ett tvåsiffrigt vägnummer.
E45 Torsby – Malung	Ingen förändring då denna vägsträcka ingår i E45 Göteborg – Karesuando.
Rv71 Malung – Djurås	Denna delsträcka ingår i en längre sträcka för Rv71 mellan Borlänge till norska gränsen vid Grundforsen. Här kan övervägas att låta Rv71 starta i Malung och fortsätta till Grundforsen liksom dagens Rv71.
Rv70 Djurås - Borlänge	En sträcka på ca 20 km som är en del av vägen Enköping-Mora-norska gränsen vid Drevdagen.
Rv50 Borlänge – Falun	En sträcka på ca 20 km i som är en del av vägen Örebro-Borlänge-Söderhamn.
Rv80 Falun – Gävle	Denna delsträcka ingår i en längre sträcka för Rv80 mellan Gävle och Rättvik. Här kan övervägas att låta Rv80 starta i Falun och fortsätta till Rättvik liksom dagens Rv80.

Principen vid bestämning av vägnummer är att enbart korta sträckor kan ha flera vägnummer för att erhålla sammanhängande vägsträckor inom ett vägnummer. Bland ovanstående delsträckor är det Rv71 Malung – Djurås och Rv80 Falun – Gävle som frångår denna princip. Man bör därför överväga om de ska erhålla nya startpunkter.

4.2 Handlingsplan för att etablera E16 i Sverige

Vid en omnumrering av förbindelsen norska gränsen – Gävle föreslås följande handlingsplan;

- Nuvarande Rv16 i Skåne ges ett nytt vägnummer. Vägnummer bestäms av Vägverket efter samråd med Region Skåne. Om vägen ska bli länsväg beslutas detta av regeringen.
- Vägverket beslutar om ett genomgående vägnummer, Rv16, från norska gränsen till Gävle.
- Regeringen beslutar om att utöka det nationella stamvägnätet med nya Rv16.
- Regeringen ansöker om att Rv16 skall ingå i Europavägnätet. Ansökan görs i samarbete med Norge så att nuvarande E16 förlängs från Oslo till riksgränsen mot Sverige.
- Beslut om europavägstatus tas av UNECE. Om ansökan lämnas i början av 2009 kan ett beslut eventuellt tas under hösten samma år.

Kostnad för omskytning till E16 beräknas till 5-10 miljoner kronor.

5. Slutsatser

Fördelarna av en genomgående vägnumrering bedöms överväga de kostnader som den är förenad med. Ur marknadsföringssynpunkt, speciellt för turistnäringen i mellersta Sveriges inland, skulle ett skapande av ett genomgående vägnummer och en uppgradering av denna till europaväg vara värdefull.

Med de åtgärder som vidtagits de senaste åren, i kombination med de planer som finns för kommande år, uppfylls väl de krav som ställs av UNECE för att vägen ska klassas som europaväg.

Sverige och Norge bör gemensamt utreda förutsättningarna för en förbättring av avsnittet mellan Kongsvinger och Torsby. Det berör Rv200 i Norge och Lv239 i Sverige.