

Nye Veiers svar på prioriteringsoppdraget

Nasjonal transportplan 2025 – 2036

Morten Klokkesveen, Utbyggingsdirektør



Prioriteringsoppdraget

Utvikle og forbedre strekningene vi har

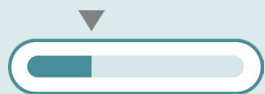
1. redegjøre for muligheten for å gjennomføre foreliggende portefølje innenfor henholdsvis dagens finansielle rammer, og +/- 10 prosent.
2. vurdere muligheter for å nedskalere prosjekter, eventuelt ta strekninger/prosjekter helt ut av porteføljen
3. anslå hvor mye som vil gå til drift og vedlikehold. Selskapets finansiering av drift og vedlikehold skal inngå i de ulike rammealternativene.

Nye Veiers leveranse på
prioriteringsoppdraget

Nasjonal transportplan 2025–2036

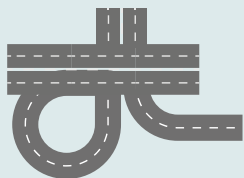


Oppnådd hittil



18 prosent

kostnadsbesparelse
i åpne prosjekt
(= 6,2 mrd. kr)



121 km

trafiksikker vei
åpnet



47 minutter

Reisetidsbesparelse
(= 45 prosent)



28 prosent

reduksjon av utslipp
fra bygging siste to
år



17 prosent

reduksjon av
arealbeslag

Forventet videre måloppnåelse



12,4 per år

forventet reduksjon
av drepte og hardt
skadde



50 mrd. kr

reduserte
kostnader i
porteføljen



Alle prosjekt

>500 mnok

skal **miljøsertifiseres** og
høye **klimakrav**



7 mrd. kr

redusert omfang i
Nye Veiers første
fellesprosjekt



Bærekraftig veibygging: Én gang for alle

- Nye Veier skal
 - Få mer ut av eksisterende infrastruktur
 - Vedlikeholde om ikke utfordringene er store nok
 - Bygge riktig og «godt nok» på første forsøk
- Kjernespørsmålet:
 - Hvordan kombinere veien vi *har* med veien vi må *bygge*



Hva er problemet, hva vil vi oppnå?

- Først definerer vi problemene
- Så setter vi målene
- Deretter utreder vi tiltakene
- Vi avveier nytte og kostander
- Målet er økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet

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

Hvordan vårt arbeid med strekningene påvirker NTP-målene

NTP-målene



Mer for pengene



Enklere reise-hverdag og økt konkurranseevne for næringslivet



Nullvisjon for drepte og hardt skadde



Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål



Effektiv bruk av ny teknologi

Nye Veier har analysert

- Trafikantnytte
- Komfortfaktor
- Godsverdi
- Investeringskostnad og usikkerhet
- Samfunnsikkerhet
- Arealbruk
- Andre ikke-prissatte virkninger

- Reisetid
- Oppetid
- Rushtidskostnad
- Uplanlagte stenginger
- Samfunnssikkerhet
- Redundans

- Reduksjon drepte og hardt skadde
- Ulykkesfrekvens før og etter
- Tiltaksvirkninger

- Klimagassutslipp
- Naturmangfold
- Arealbeslag
- Nær-rekreasjon
- Estetiske verdier
- Kulturarv
- Forsynende tjenester

Ingen indikator

Likevel:

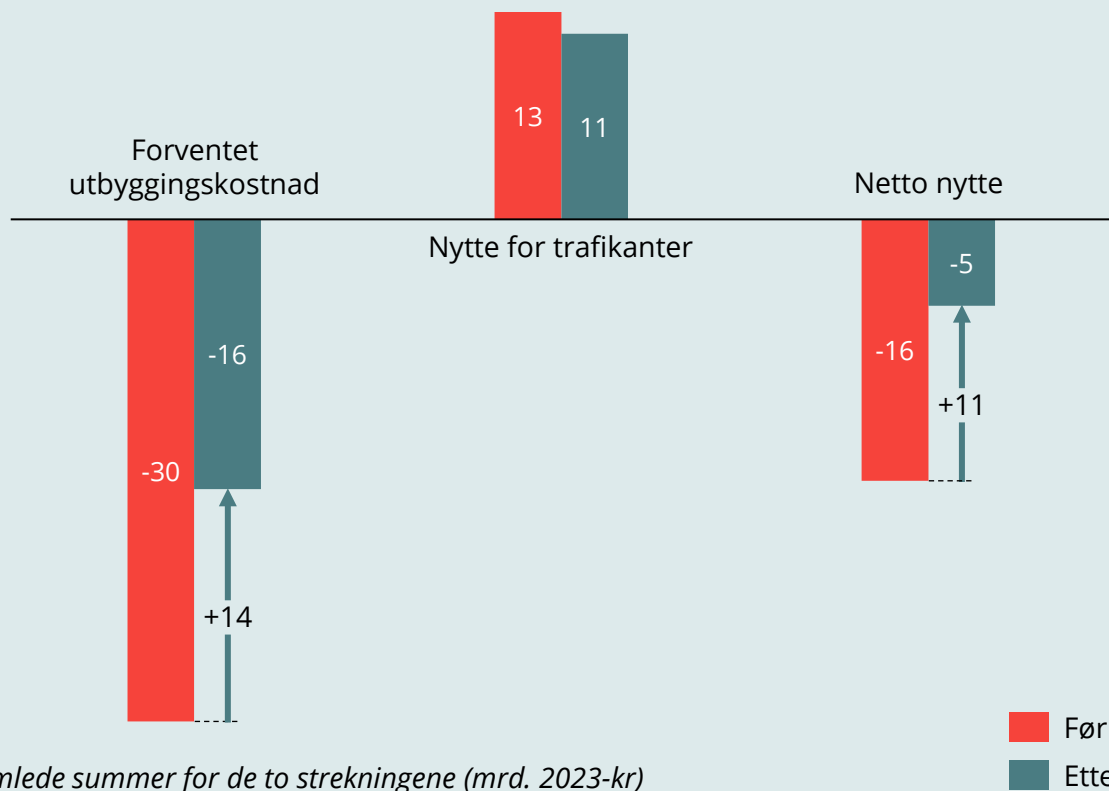
- Pilotprosjekter
- Grønn plattform
- Standardisering
- Digitalt driftssystem
- eGrunnerverv

Vi kan redusere de verste ulykkene med 60 prosent

Strekningene	Antall drepte og hardt skadde (2023 uten tiltak)	Anslått reduksjon drepte og hardt skadde	Reduksjon i prosent
E16 Kongsvinger–E6	4,0	-3,0	75
E18 Tvedestrand–Bamble	0,2	-0,1	34
E18 Arendal–Grimstad	1,0	-0,6	57
E18 Ytre ringvei	0,5	-0,3	62
E39 Lyngdal–Ålgård	4,4	-2,6	59
Rv. 4 Hunndalen–Mjøsbrua	1,8	-1,1	61
E6 Moelv–Øyer	1,2	-0,6	45
E6 Ulsberg–Melhus	3,5	-2,1	61
E6 Åsen–Steinkjer	1,8	-0,8	45
E16 Skaret–Hønefoss	2,0	-1,3	63
Samlet for strekningene	20,4	-12,4	61

Vi kan redusere kostnad og øke verdi

Eksempel fra E6 Åsen – Steinkjer og E6 Øyer – Otta



Årsaker

50 % redusert kostnad



Redusert arealbeslag



Gjenbruk

15 % redusert nytte



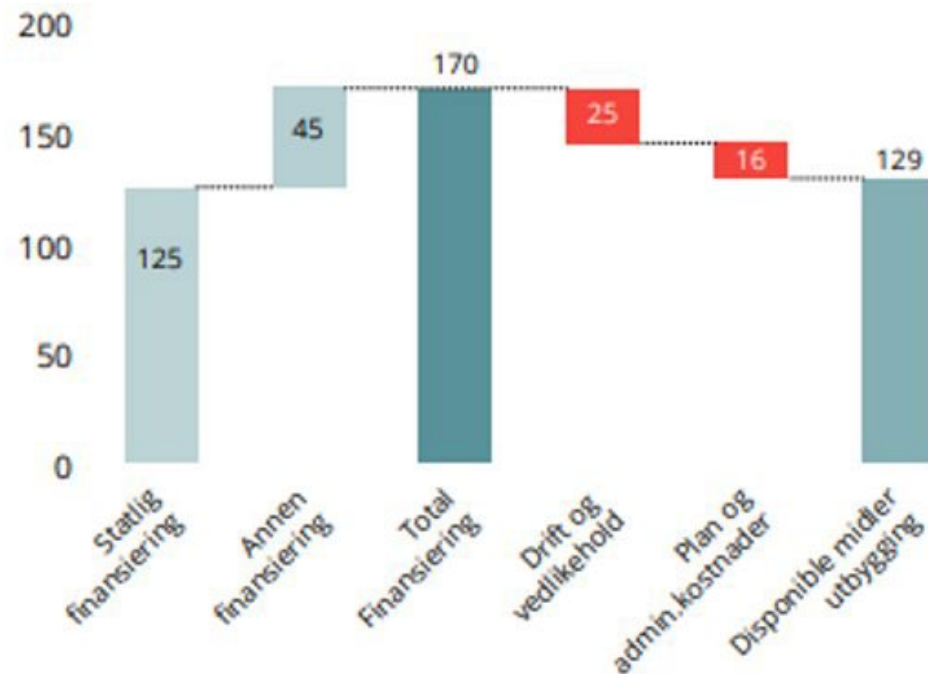
Fra 110 til 90/100 km/t



Ikke fullskala 4-felt overalt

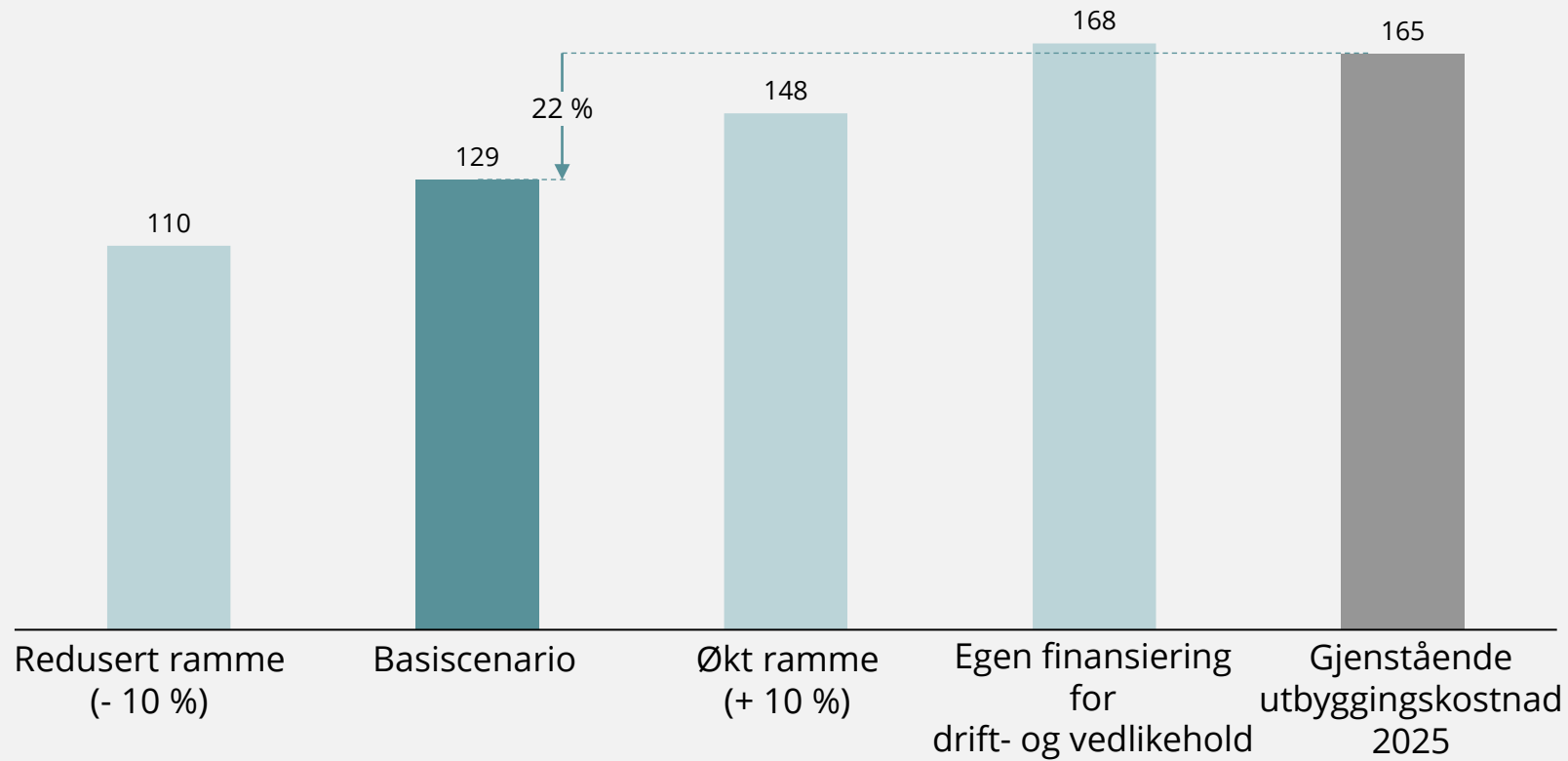
Vår finansieringsramme er betydelig

Figur 9.1 Disponible midler til utbygging
i scenario A (basis)



Økonomi: Marginalvurderinger 2025 – 2044

Disponible midler i scenarier basert
på ulik statlig finansiering.
(mrd. 2023-kr)

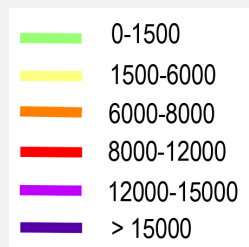
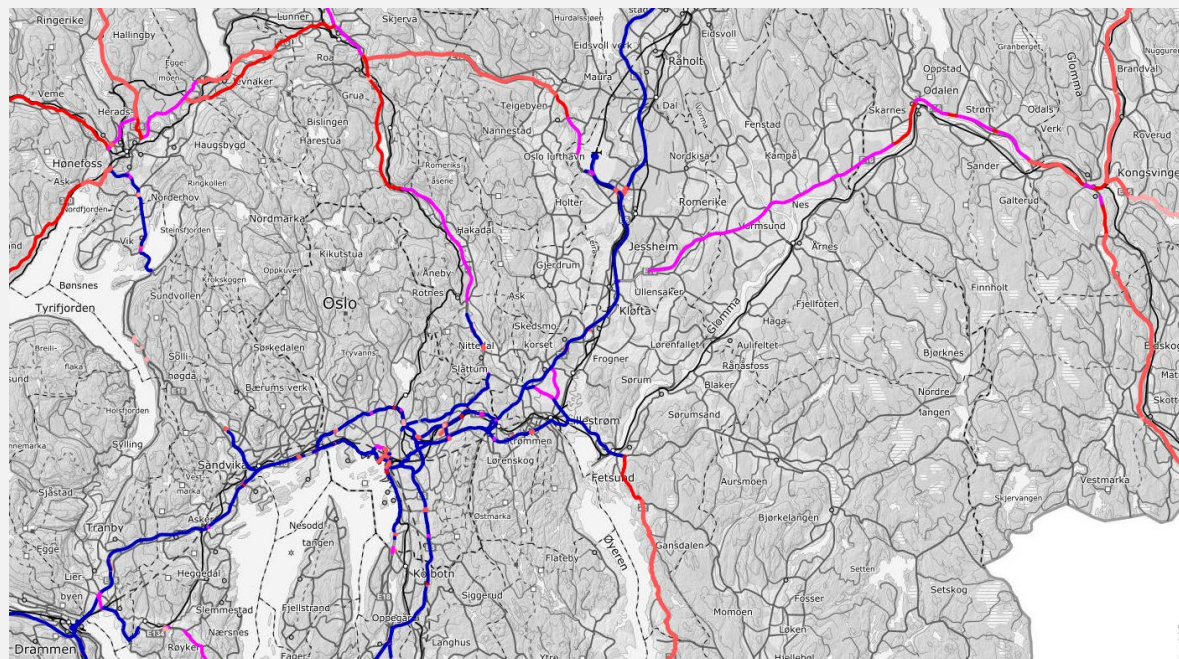


Samfunnsnytten i Nye Veiers portefølje

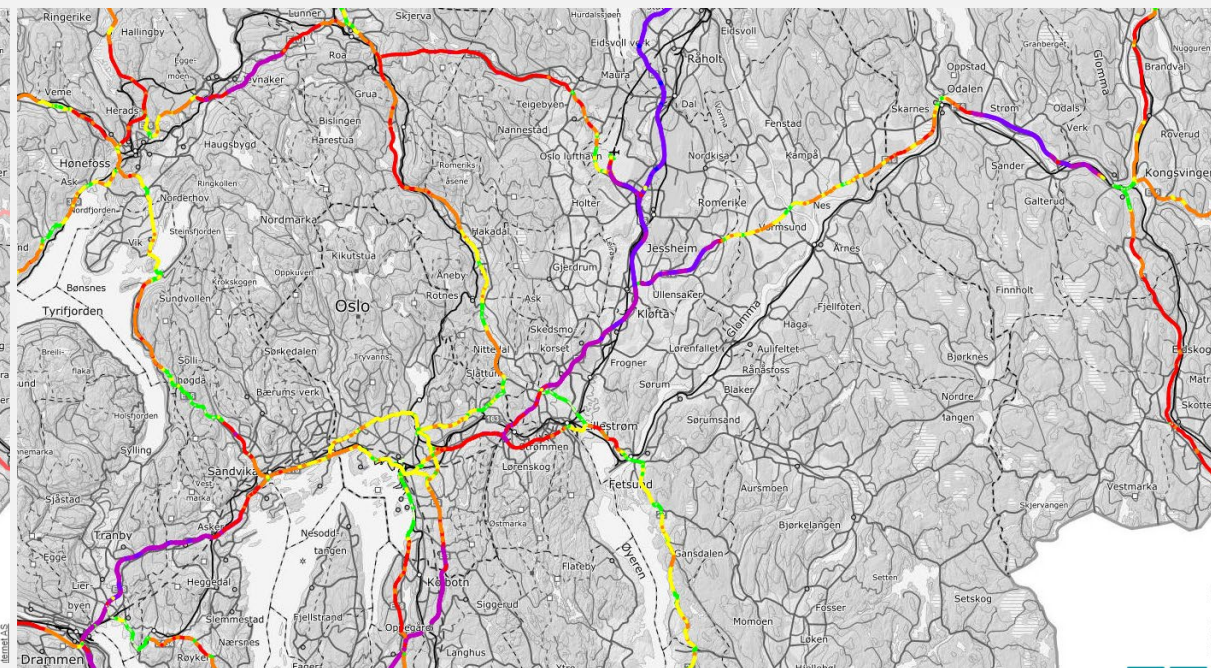
Tabell 7.1 Anslag på prissatte virkninger for strekningene der dette er beregnet, mrd. 2023-kroner

Prosjekt	Mrd. kroner							NNB	NNK ¹⁾
	Utbyg- gings- kostnad	Brutto nytte	Netto nytte	Trafikant- nytte, per- sonreiser	Trafikant- nytte, gods	Ulykkes- kostnader	Klima- kostnader		
1 E16 Kongsvinger–E6 ²⁾	-8,9		-1,8			0,5		-0,3	-0,2
2 E18 Tvedestrand–Bamble	-11,9	7,9	-3,5	6,3	1,6	0,5	-0,5	-0,4	-0,4
3 E18 Arendal–Grimstad	-6,7	5,0	-1,7	4,2	1,1	0,1	-0,2	-0,3	-0,3
4 E18 Ytre ringvei	-6,3	10,9	2,4	6,9	4,1	0,2	-0,1	0,3	0,3
5 E39 Lyngdal–Ålgård	-38,2	46,4	2,0	21,3	23,8	1,7	-0,3	0,1	0,1
6 Rv. 13 Skare–Sogndal									
7 Rv. 4 Hunndalen–Mjøsbrua	-4,6	5,5	0,4	3,3	2,1	0,3	-0,1	0,1	0,1
8 Rv. 25 Hamar–Løten	-1,5	0,4	-0,9	0,1	0,2	0,2	-0,1	-0,8	-0,7
9 E6 Moelv–Øyer ³⁾	-6,8	4,9	-1,0	3,2	1,5	0,4	-0,2	-0,2	-0,2
10 E6 Øyer–Otta	-4,8	2,6	-1,9	1,3	1,1	0,3	-0,1	-0,5	-0,5
11 E6/E136 Otta–Vestnes									
12 E6 Ulsberg–Melhus ⁴⁾	-15,7	15,6	-1,3	7,7	7,8	0,6	-0,5	-0,1	-0,1
13 E6 Åsen–Steinkjer	-11,6	8,9	-3,4	5,8	3,0	0,5	-0,3	-0,3	-0,3
14 E6 Sørrelva–Borkamo	-1,3	0,5	-0,7	0,2	0,3	0,1	-0,1	-0,7	-0,7
15 E6 Nordkjosbotn–Hatteng	-1,5	0,5	-0,9	0,3	0,2	0,0	-0,1	-0,8	-0,8
16 E6 Olderdalen–Langslett	-1,5	0,9	-0,5	0,5	0,4	0,0	0,0	-0,4	-0,4
Sum	-121,3	110,1	-12,8	61,1	47,3	5,3	-2,6		-0,1
17 Ringeriksporteføljen ⁵⁾	-51,2	22,0	-14,4	18,1	4,0	0,4	-0,3	-0,5	-0,5
E16 Skaret–Hønefoss	-13,3	10,9	1,2	6,7	4,0	0,4	-0,1	0,2	0,2
Ringeriksbanen ⁶⁾	-37,8	11,7	-15,1	11,8	0,1	0,0	-0,1	-0,7	-0,7

Årsdøgnetrafikk 2022 (ÅDT) og Gjennomsnittthastighet



Kilde: NVDB

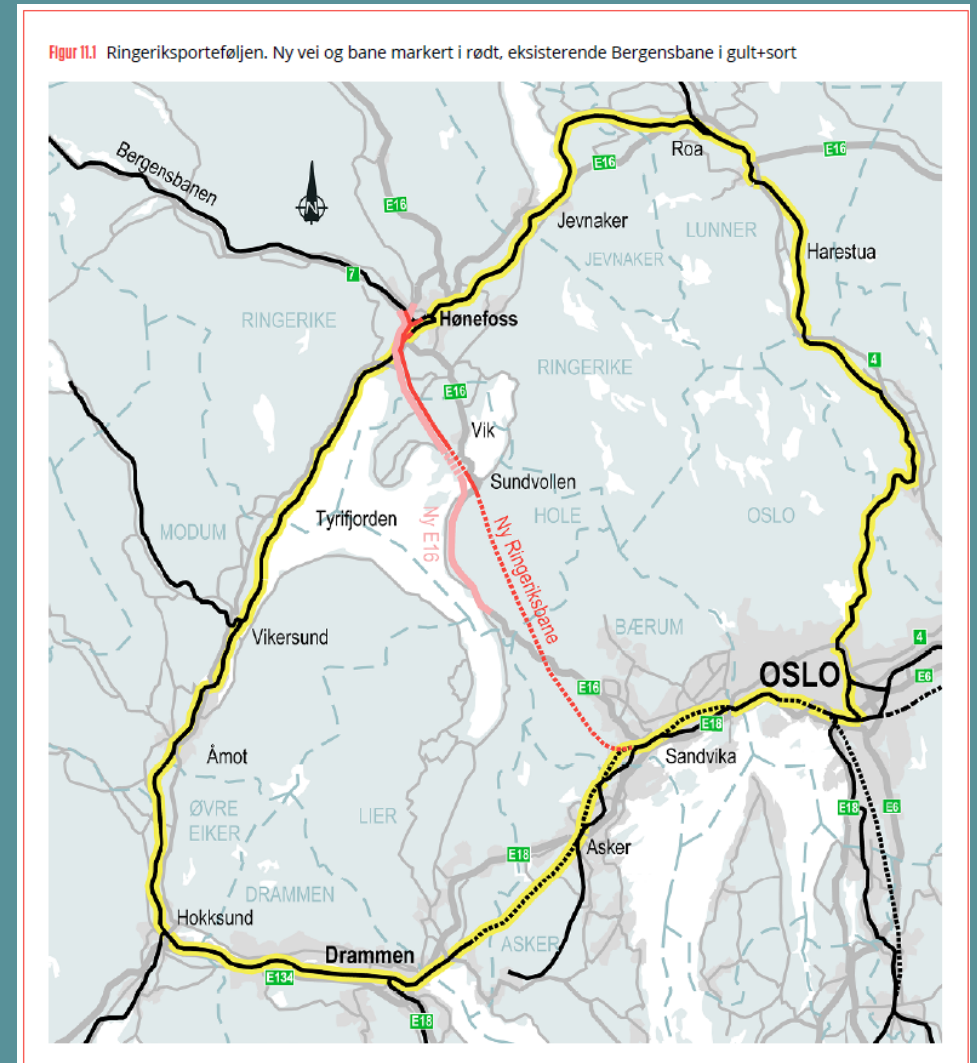


Kilde: SVV

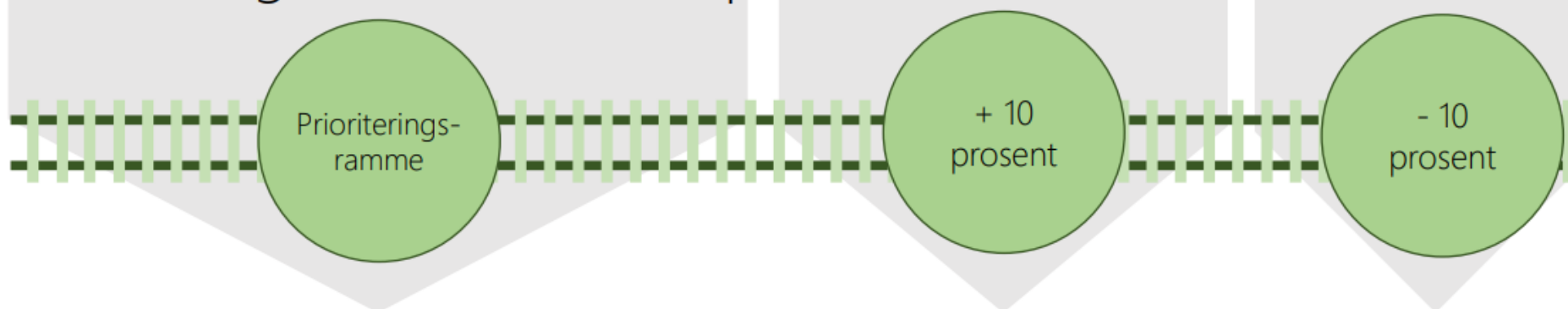
Ringeriksporteføljen 7 mrd redusert omfang ^{Nye}



- Avklaring av effektmål iht utredningsinstruksen
- Redusert tunneltverrsnitt bane og smalere 4-felts motorveg
- Redusert markbeslag, mindre fyllinger og bedret masselogistikk
- Mer gjenbruk av eksisterende E16
- Redusert byggherrebehandling ved rett bruk av totalentrepriser



Prioriteringer i første seksårsperiode



Bedre togtilbud der det bor mange og toget har konkurransefortrinn:

- Flere tog i Oslo-navet
- Jernbanedirektoratet: To tog i timen på Trønderbanen
- Bedre nettdekning
- Flere tog på Vossebanen
- Bane NOR: Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo – Lillehammer), trinn 1

Bedre kapasitet for kombigods på strekningene:

- Oslo – Narvik
- Oslo – Bergen
- Oslo – Trondheim
- Signalanlegg Alnabru

Planlegging for videre utvikling:

- Østfoldbanen; region-, fjern- og godstog, TEN-T
- Økt kapasitet gjennom Oslo / ny rikstunnel for jernbanen
- Tiltak for gods- og persontilbudet på Hovedbanen Nord
- Kombipakke Trondheim – Bodø

Innenfor høy ramme kan vi i tillegg prioritere:

- Ny rutemodell Østlandet gjennomføres som planlagt
- Styrket tilbud på Jæren
- Kombipakkene gjennomføres som planlagt
- Oppstart av konkurransedyktig togtilbud til Ringerike og videre utvikling av Bergensbanen

Innenfor lav ramme:

- Rasjonell fremdrift av bundne prosjekter prioriteres
- Kun oppstart av kombipakke Oslo-Narvik i første seksårsperiode
- Mindre rom for opptrapping av fornyelsesinnsatsen
- Bane NOR anbefaler et høyt nivå på fornyelse
- Jernbanedirektoratet prioriterer investering noe høyere

Prioriteringer

- Vårt handlingsrom er begrenset av store prosjekter
- Det er ikke realistisk å tilføre selskapet nye utbyggingsoppgaver uten ekstra finansiering
- Drift tar stadig større del av kaka
- Flere strekninger enn finansiering gir gode insentiver til kostnadsnitt



