

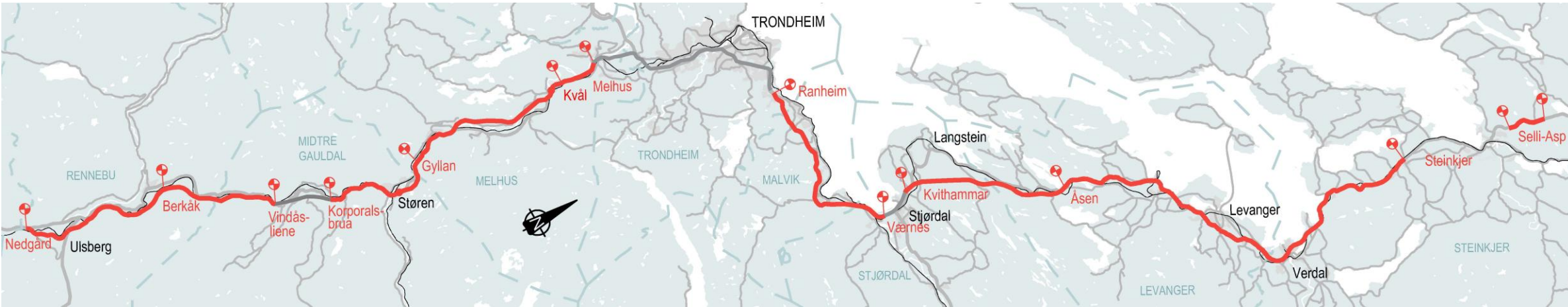
E6 Åsen – Steinkjer

Møte kommunestyret Levanger 23.09.26

Jarle Kristian Tangen, prosjektutviklingssjef

Jan Olav Sivertsen, prosjektleder

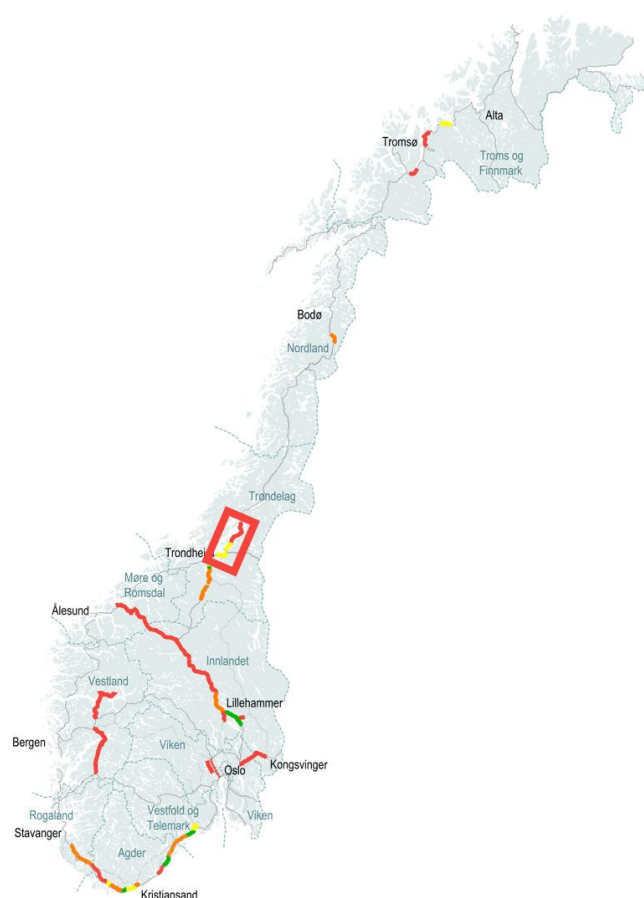
Nye Veiers portefølje E6 Trøndelag



Totalt ca. 165 km ny E6

Status

Trøndelag NORD



E6 Selli-Asp (3 km)

Reguleringsplan til behandling

E6 Åsen-Steinkjer (55 km)

Prosjektutvikling

E6 Kvithammar-Åsen (19 km)

Planlagt veiåpning høst 2026

E6 Ranheim-Værnes (23 km)

Ranheim-Sveberg: Bygging pågår med Hæhre som TE

Planlagt veiåpning 2028, delåpning 2027

Sveberg-Værnes: Klargjøres for markedet.



Hva avgjør utbyggingsrekkefølgen?

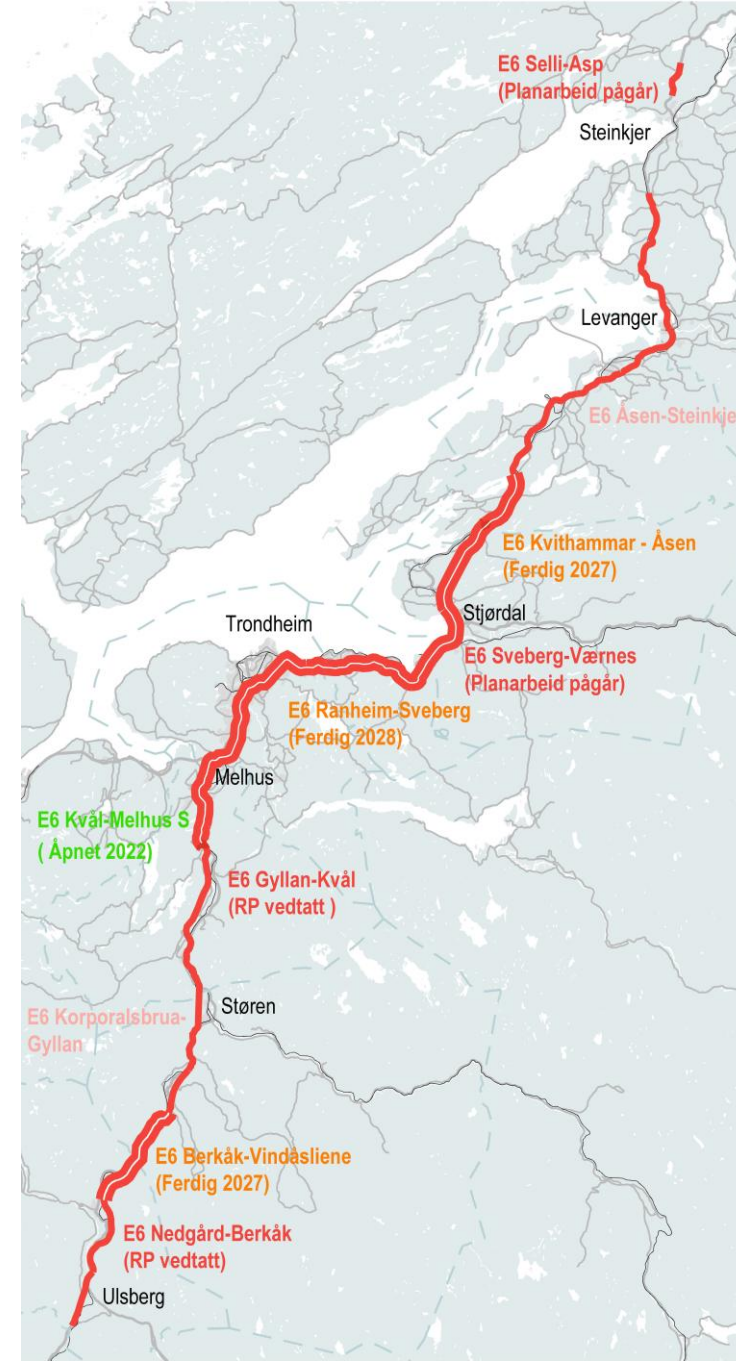
Porteføljestyringen avgjør rekkefølgen

- **Samfunnsøkonomisk lønnsomhet**
- **Helhetlig nytte:** En totalvurdering av Nye Veiers portefølje, for eksempel om enkelte prosjekter bør prioriteres foran andre for å få ut nytten av utbygging på allerede påbegynte strekninger
- **Formelle avklaringer:** Det må foreligge formelle avklaringer som for eksempel vedtatt reguleringsplan, vedtatt bompengefinansiering og veiutbyggingsavtale med Staten og nødvendige tillatelser
- **Økonomisk handlingsrom:** Det gjøres kontinuerlige vurderinger av selskapets likviditet, og både tidspunkt for oppstart av og utbyggingsrekkefølge vil avhenge av økonomisk handlingsrom
- **Transportevne:** Det vurderes hvorvidt enkelte prosjekter i selskapets portefølje er kritiske for transportevnen i et nasjonalt perspektiv.

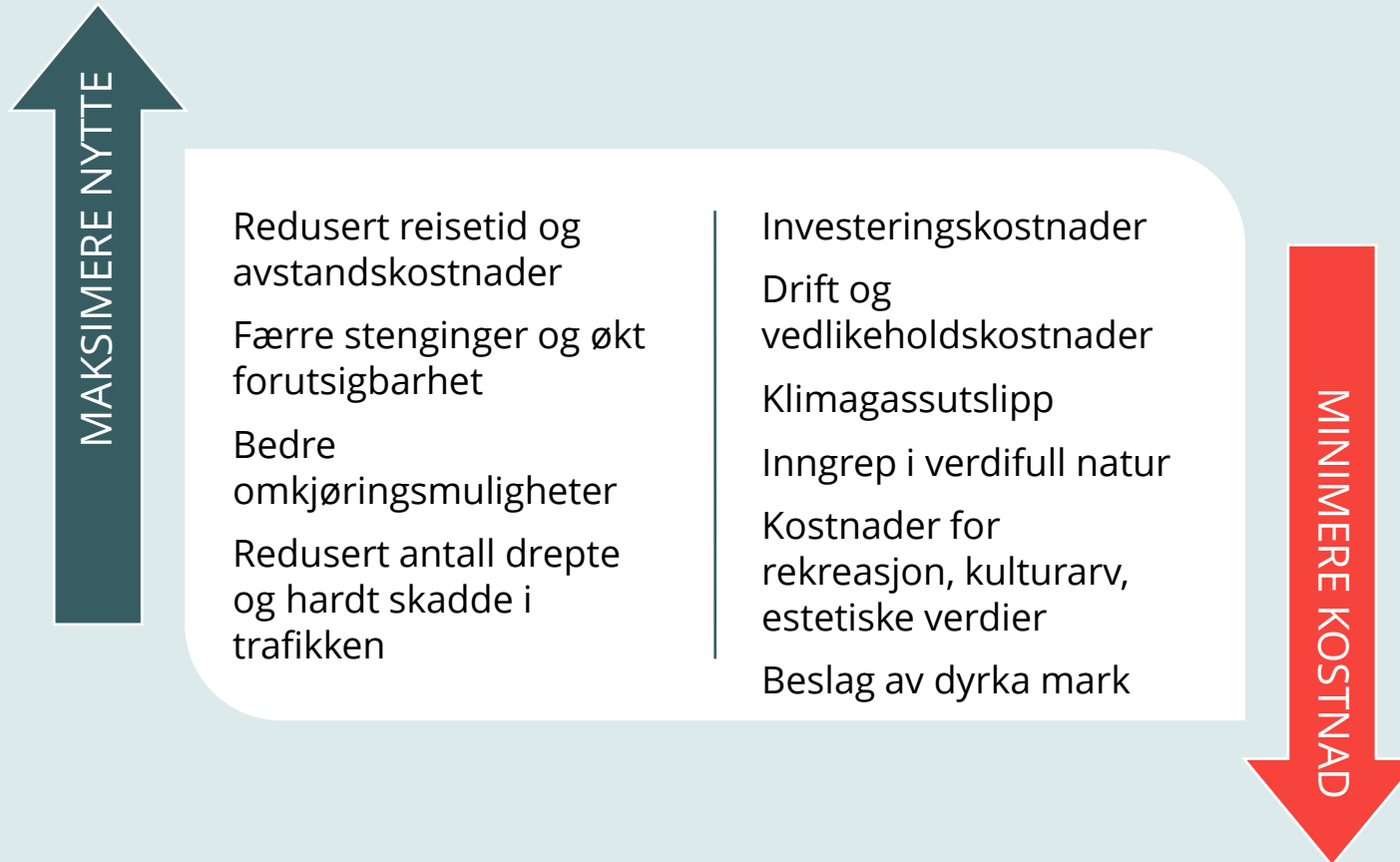


Ca halvparten av Nye Veiers budsjett kroner i 2026 disponeres i Trøndelag

- Totalt omfatter porteføljen ca. 165 km med ny E6
- Det er:
 - E6 Kvål – Melhus er ferdig – 7 km.
 - Tre prosjekter i utbygging
 - To prosjekter skal lyses i markedet ut innen ca. 6 mnd
 - Ett ferdig planlagt (E6 GK)
 - Ett i planlegging (E6SA)
 - Ett i prosjektutvikling (E6ÅS)
- Trøndelag er i front av regionene med tre prosjekter i bygging og ett ferdig. Totalt 20,5 milliarder kroner.
- Utvidelse av bo- og arbeidsområder



Nye Veiers mandat



Nytteberegninger for prosjekter i planportefølje er et viktig kriterium for prioritering – men ikke det eneste

Prosjekt	Planstatus	Veiutbyggingsavtale/ Bompengeproposisjon
Prioriterte prosjekter		
E39 Blørstad–Lyngdal øst	●	●
E6 Sveberg–Værnes	●	●
E6 Ulsberg–Berkåk	●	●

Prosjekt		NNB	Ikke-prissatte virkninger påvirkning på rangering		Planstatus	Veiutbyggingsavtale/ Bompengeproposisjon
#	Ikke-prioriterte prosjekter					
1	E6 Sjøa–Otta	0,18	⇒	Ikke-prissatte miljøvirkninger har ikke endret rangeringen.	●	●
2	E18 Kragerø–Bamble	-0,11	↑	Marginal forskjell i relativ lønnsomhet. Naturmangfold og kulturarv trekker i ulik retning. I sum vurderes E18-prosjektet noe bedre. Lav modenhet for E39-prosjektet tilsier at virkningene kan bli mer negative ved nærmere kartlegging.	●	●
3	E39 Bilstad–Storrshei	-0,11	↓		●	●
4	E39 Øyna–Bilstad	-0,13	⇒	Ikke-prissatte miljøvirkninger har ikke endret rangeringen.	●	●
5	E18 Ytre ringvei	-0,21	⇒	Ikke-prissatte miljøvirkninger har ikke endret rangeringen.	●	●
6	E6 Elstad–Frya	-0,37	⇒	Ikke-prissatte miljøvirkninger har ikke endret rangeringen.	●	●
7	E6 Moelv–Roterud	-0,42	⇒	Ikke-prissatte miljøvirkninger har ikke endret rangeringen.	●	●

- Tabellen viser et øyeblikksbilde som oppdateres to ganger årlig
- Prosjektutvikling kan (og vil) føre til endringer i tabellen.
- Rekkefølge vil kunne endres, prosjekter kan falle ut, og andre kan komme til.

Problem og mål

Funn fra problemanalyse



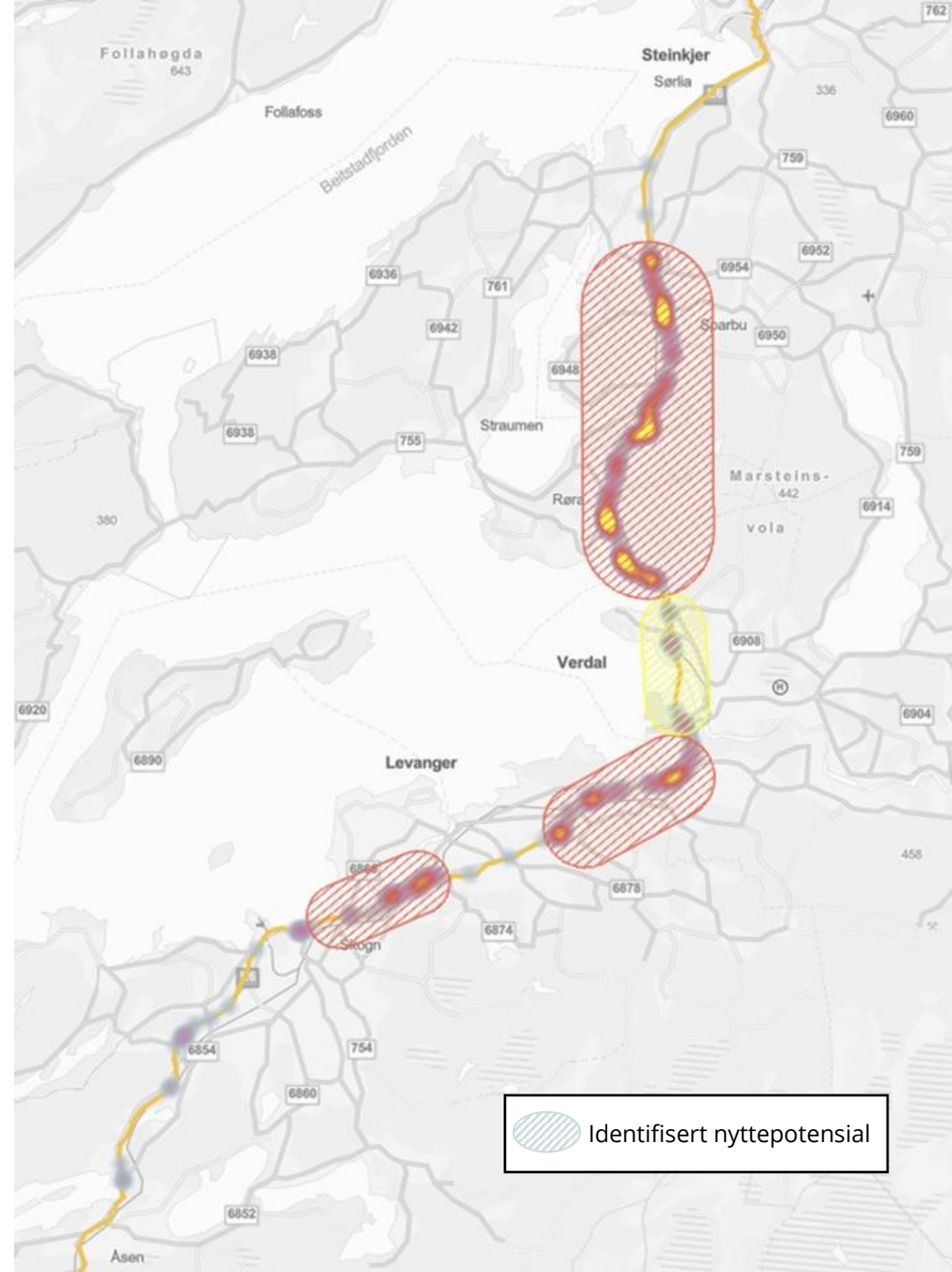
Fremkommelighet: Ved kjøring i skiltet hastighet er beregnet reisetid på strekningen (52 km) 42 minutter, tilsvarende 74 km/t. Den raskeste observerte reisetiden er ca. 43 minutter (73 km/t), målt mellom kl. 06 og 07. Gjennomsnittlig observert reisetid i rushtiden er om lag 47 minutter (67 km/t).



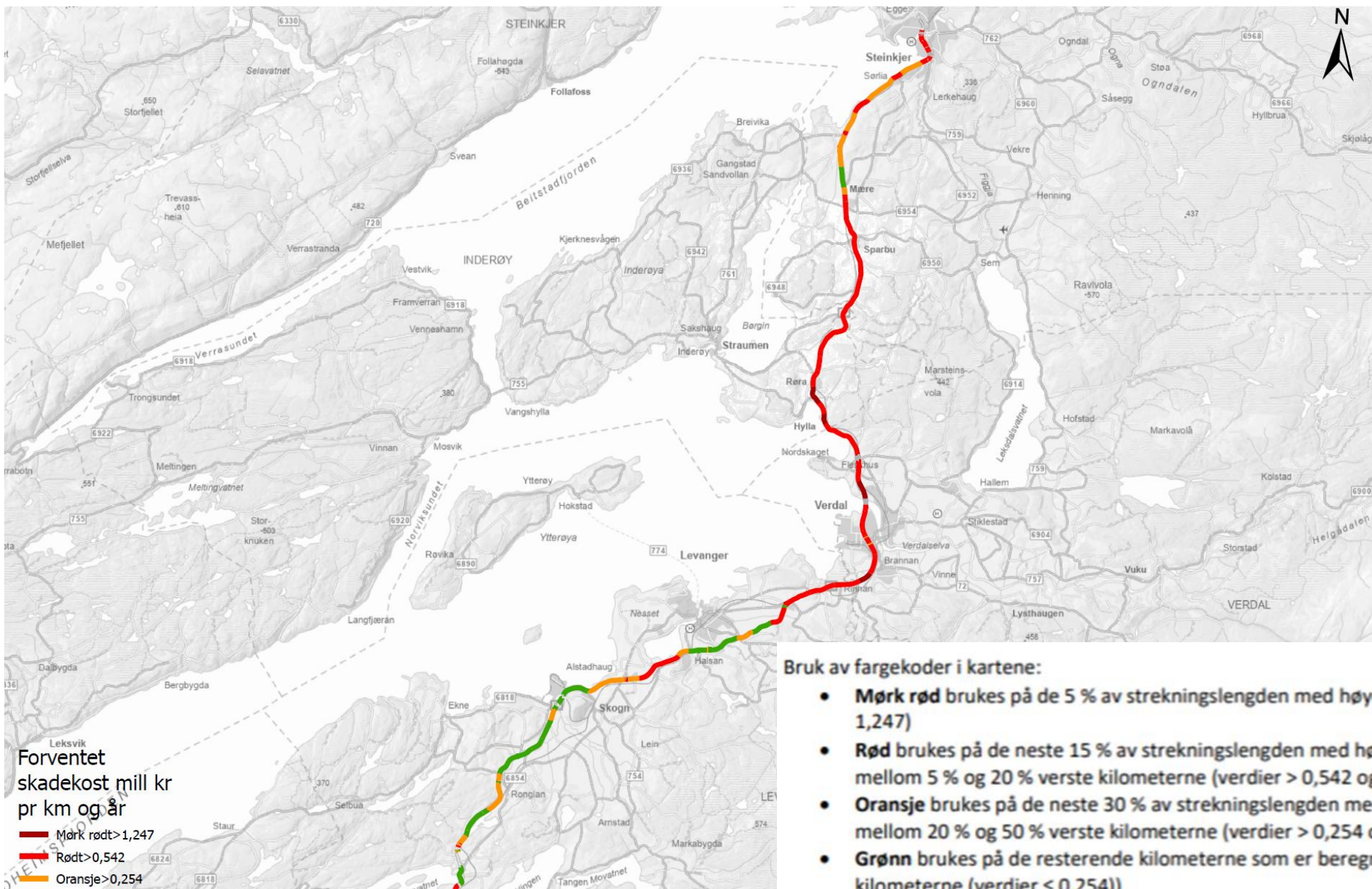
Ulykkesfrekvensen (siste ti år) for strekningen tilsvarer gjennomsnittet for riksvei i Norge, men delstrekningene uten midtdeler har betydelig høyere frekvens og skadegradstetthet, nesten tre ganger så stor.



Det er **identifisert sårbarhet** for ytre påvirkninger i dag, og det forventes økt behov for robusthet i tiden fremover. Omkjøring er en betydelig kostnad ved stenging, spesielt for tunge kjøretøy.



Ulykkessituasjonen E6 Åsen - Steinkjer



Mål og gevinster

Tiltak på E6 mellom Åsen og Steinkjer er gjennomført med best mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet og begrensede negative konsekvenser for omgivelsene.

I 2040 er aksen Trondheim-Steinkjer i stor grad én arbeidsregion med et effektivt, pålitelig og fleksibelt transportsystem for personer og gods.

Ønskede gevinster

Redusert antall
drepte og hardt
skadde

Spart reisetid

Styrket redundans

Økt robusthet

Beskrivelse av konsepter



Nullalternativ

*Strekningen har restlevetid.
Ingen trafikale problemer
vurdert som kritisk
sammenlignet med øvrig
veinett*



Minimumsalternativ

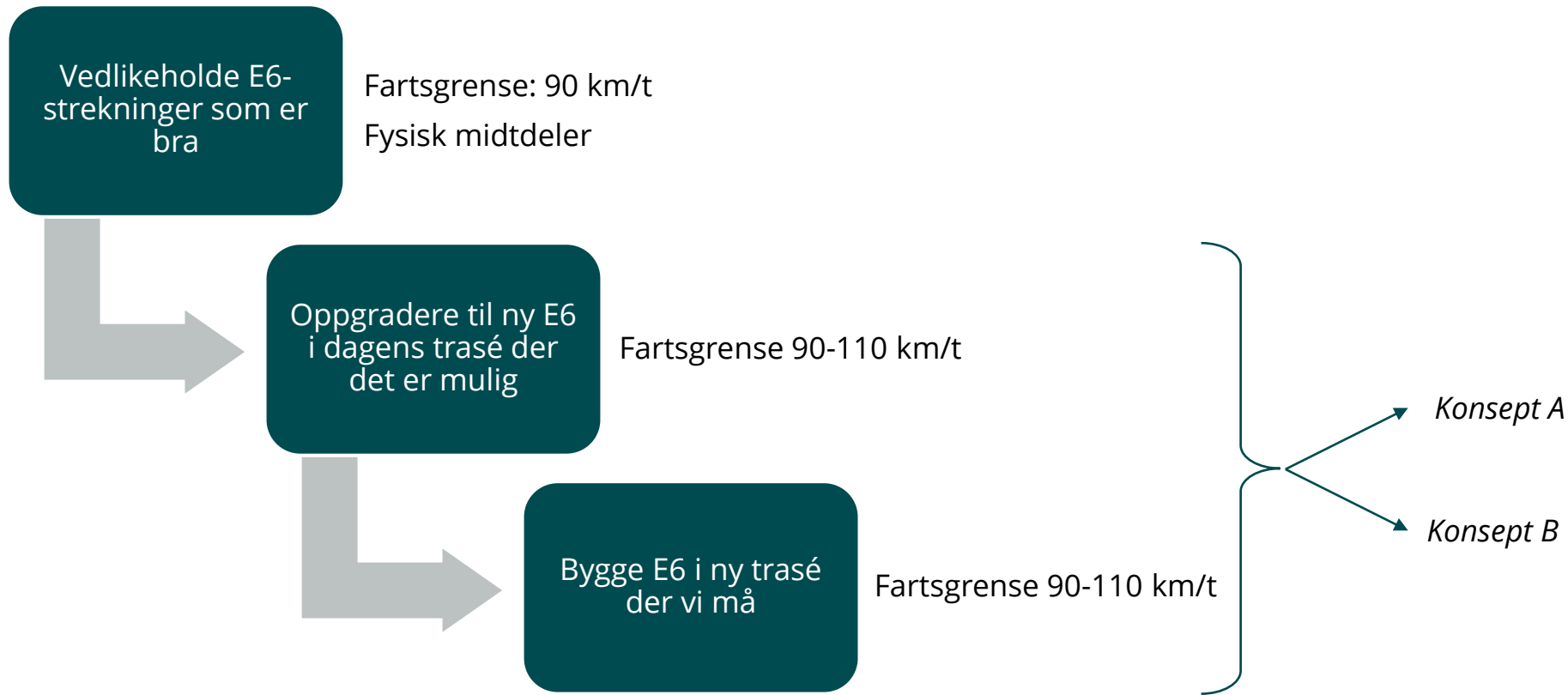
*Kritiske problemer krever spisset
utbedringstiltak for å bedre
nåsituasjon. Eksempelvis trafikk-
sikkerhet, oppetid/omkjøring og
fremkommelighet*



Investeringskonsept

*Stort potensial for å forenkle
og effektivisere hverdagen for
innbyggere og næringsliv.
Prosjektet vurderes som godt
og samfunnsøkonomisk
lønnsomt.*

Investeringskonseptet



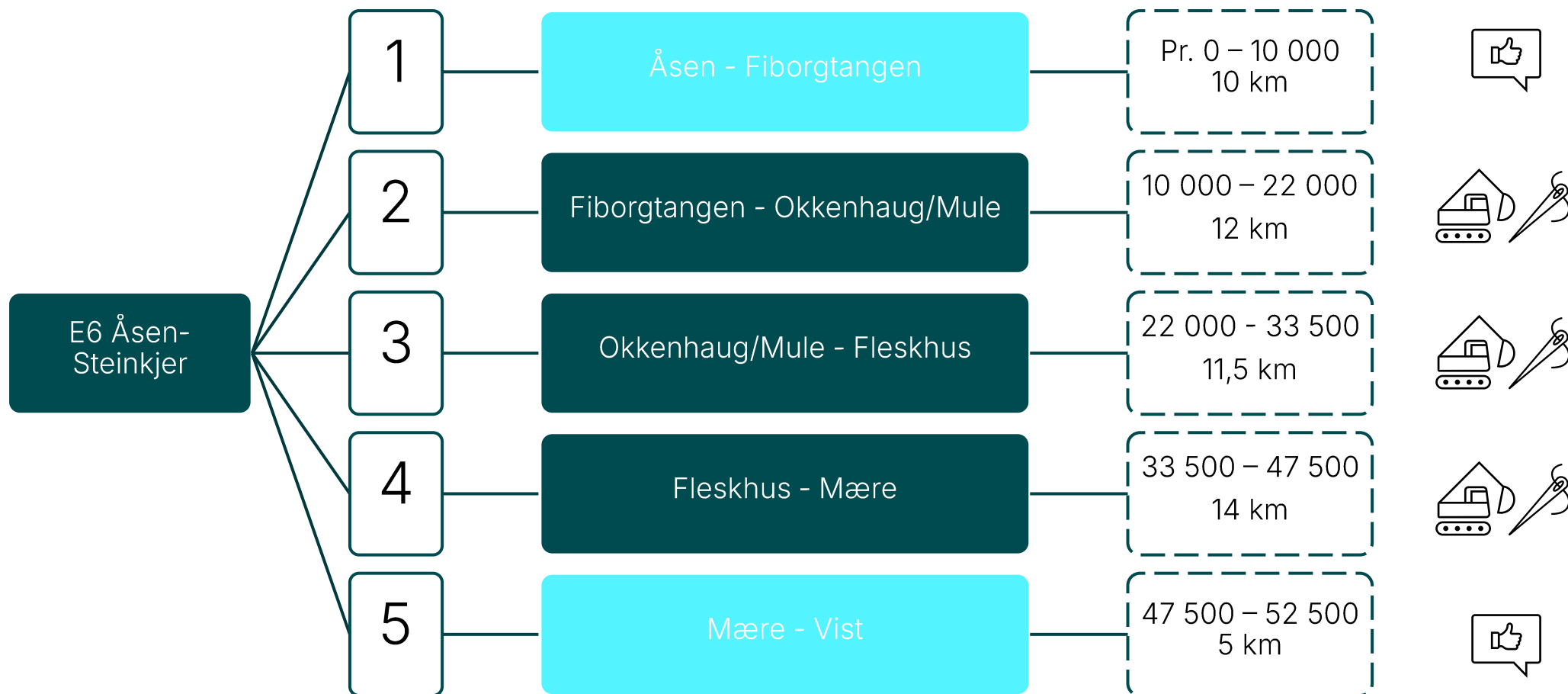
Strekningsinndeling



.... Kommunegrenser

— Strekning med midtdeler og 90 km/t i dag

Strekningsinndeling

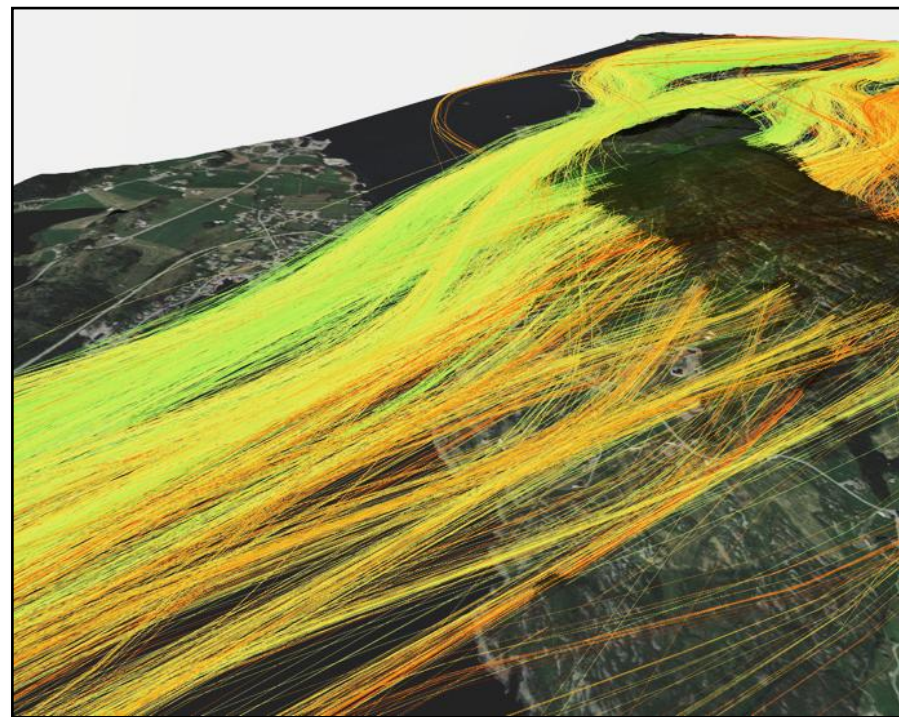


Investeringskonsept

– Analyser av korridor og linjevalg

Overordnet vurdering av identifiserte linjer

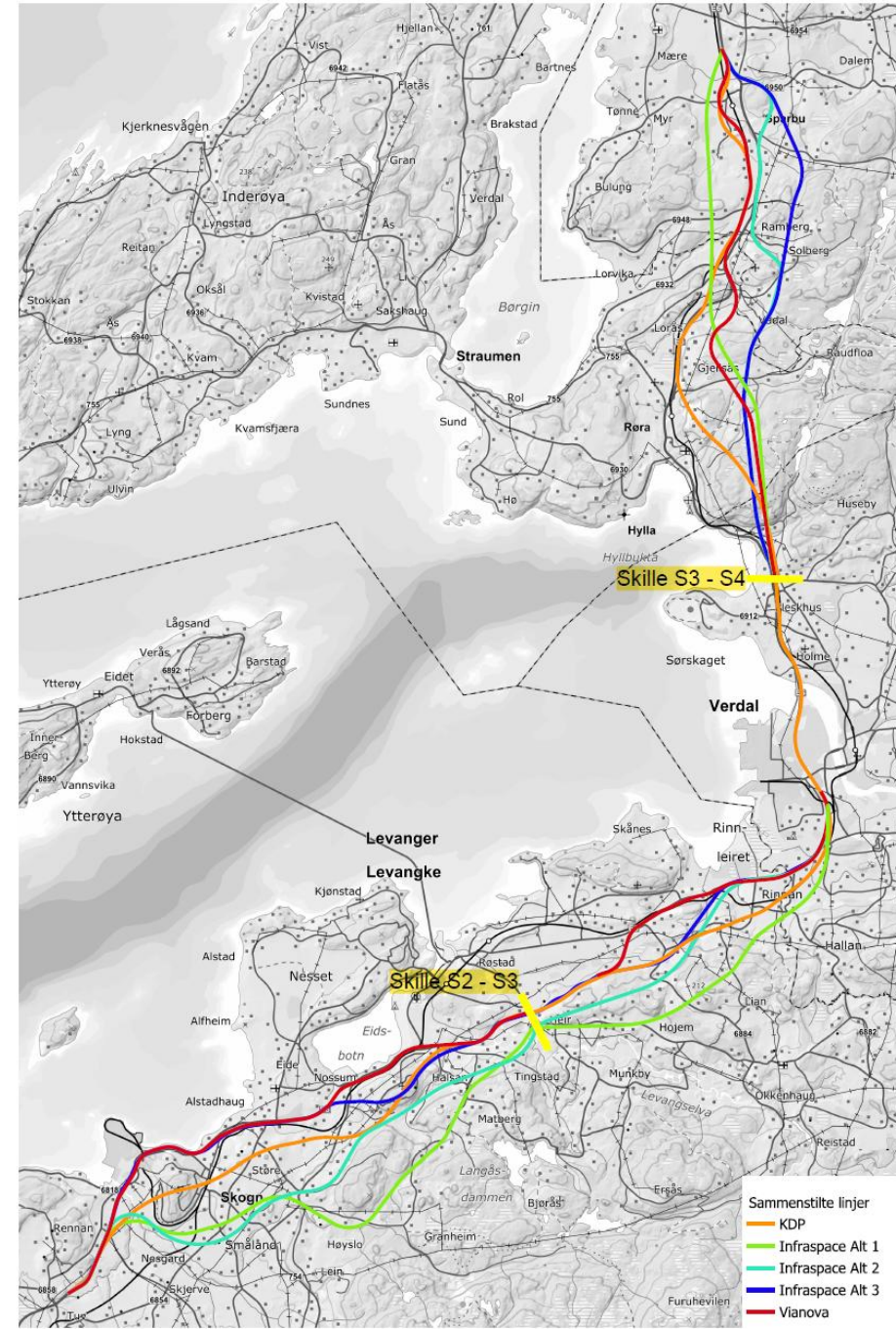
1. Utbyggingskostnad
2. Trafikantnytte – Kvalitativ vurdering
 1. Avvisning av trafikk
 2. Lengde
 3. Dimensjonerende hastighet
3. Beslag av jordbruksareal (m2)
4. Økning i klimagassutslipp (tonn CO2e)
5. Konfliktpotensial – Miljø, grunnerverv, kulturarv mm.
(kvalitativ vurdering, delvis basert på kvantitativ data)



Illustrasjonsfoto fra Infraspac

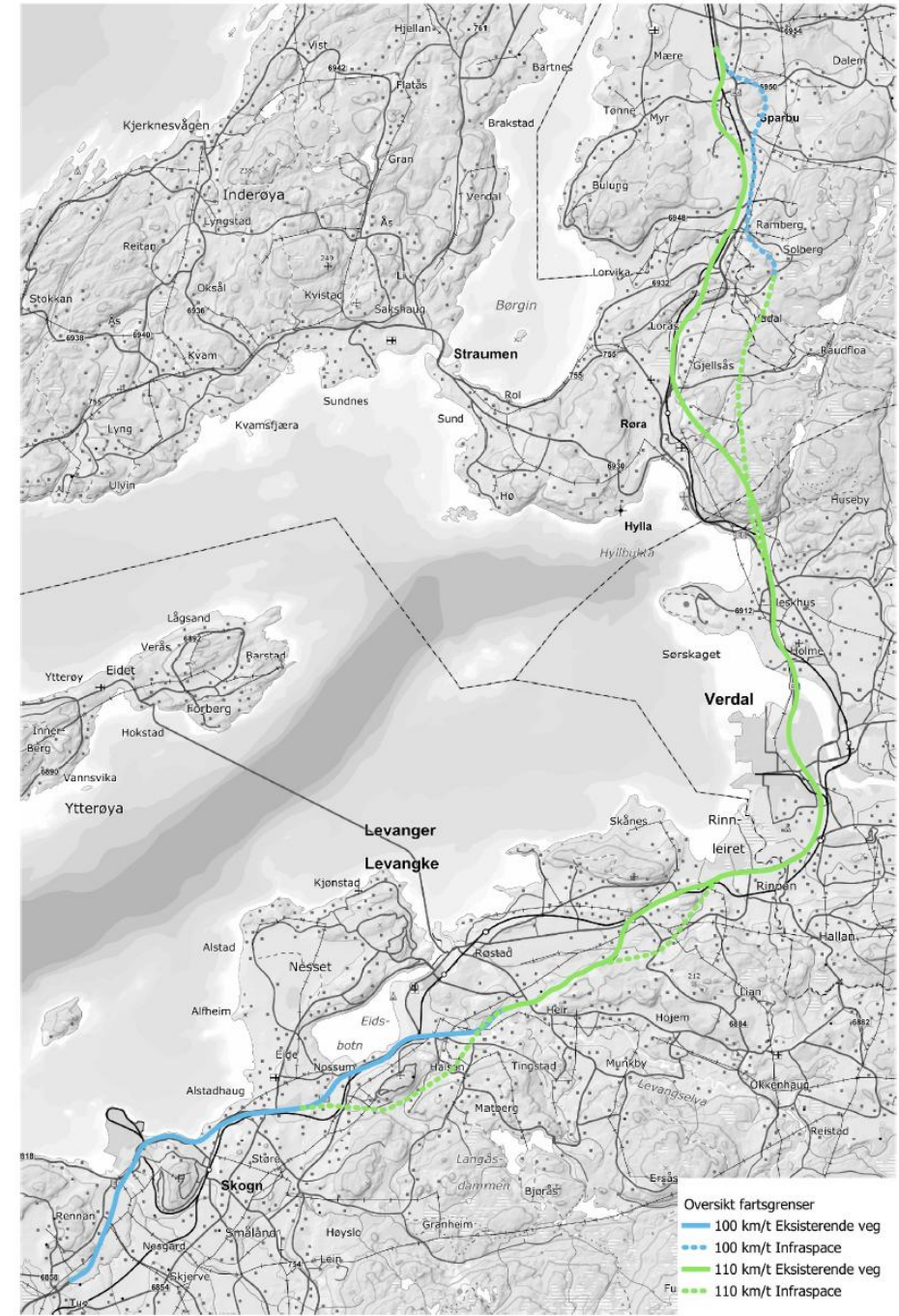
Resultat fra analyser

1. Linjesøk per delstrekning, sammenstilt til gjennomgående traseer, kan kombineres
2. Flere titalls linjer er vurdert per delstrekning
3. For delstrekning 2 og 3 vurderes trasévalget i stor grad som gitt; *Videreutvikling av dagens korridor, med mulige justeringer*
4. Forbi Verdal fremstår dagens E6-korridor som eneste rasjonelle alternativ
5. For delstrekning 4 fremstår flere linjer som mulige med tilsvarende virkninger, her er det valgt ut én østlig og én vestlig linje (KDP)



Samlet korridor anbefaling

1. Vurderte linjer er gruppert til to gjennomgående traseer, som er videreutviklet og analysert
2. Det er valgt to traseer for å sikre robusthet og fleksibilitet i investeringskonseptet
3. Det er ikke tatt noen beslutning - disse er valgt ut for å vise overordnede virkninger av et mulig investeringskonsept



Kryss – Plassering og antall

Kvantitativ analyse basert på transportmodell

Gjennomført analyse

Beregninger

1. Transportmodell er benyttet for å beregne nytten av de ulike kryssene på strekningen
2. Nytten påvirkes av av hvor mange som vil bruke krysset, og hvor mye tid de sparer sammenlignet med nest beste alternativ
3. Om lag 200 ulike krysskombinasjoner er inkludert i beregningene

Hovedfunn

Ca. 80% av trafikken på strekningen er korte reiser, hvor effektivitet av og på E6 er viktig

Alle kryssene som er vurdert bidrar til økt trafikanntytte

Høy krysstetthet gir god trafikkoverføring til ny E6

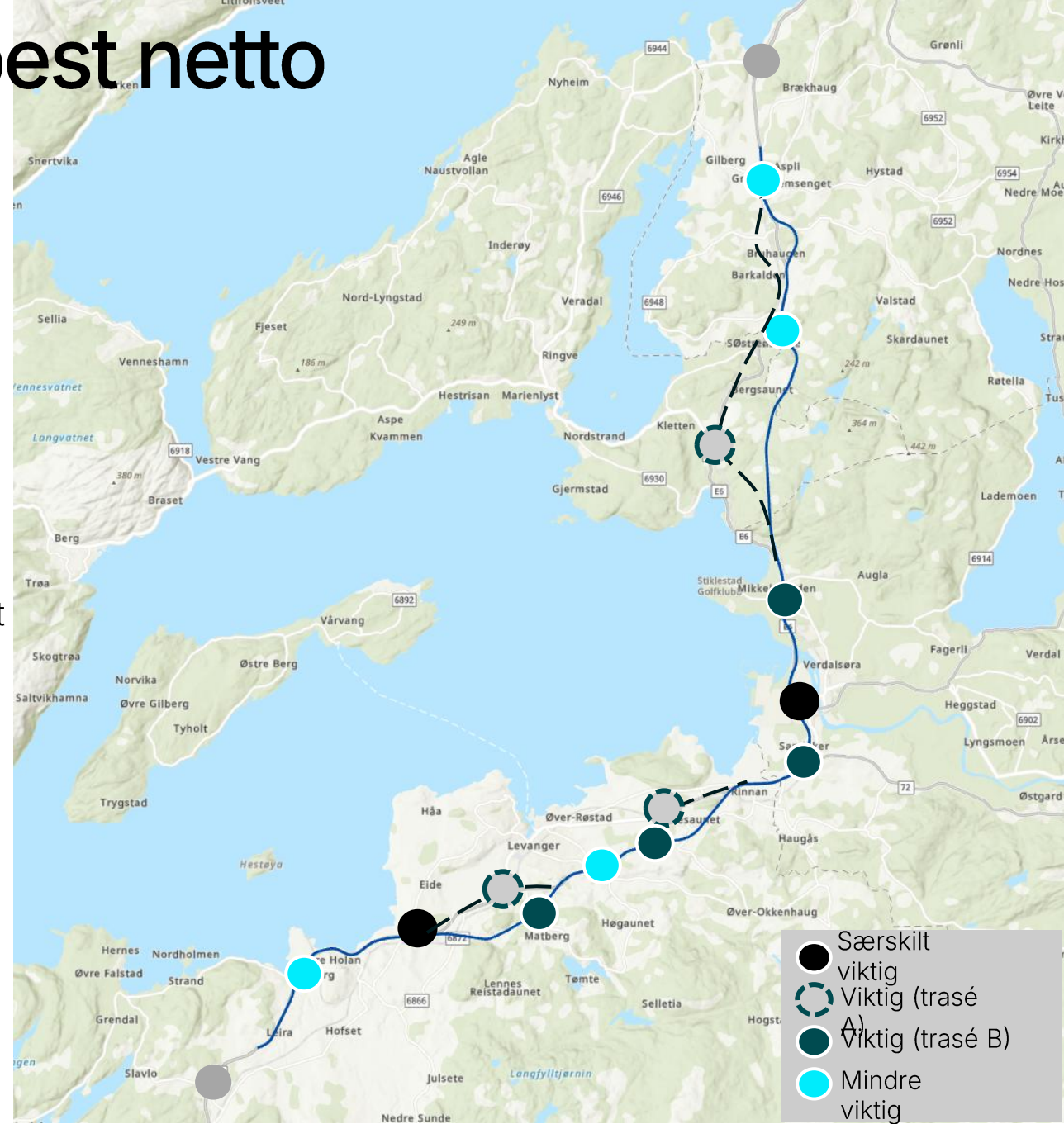
Ulempe ved arealinngrep må vurderes ved beslutning om kryss

Høy tetthet av kryss gir best netto nytte

Analyseresultater

1. Krysset på Gråmyra og Havnekrysset er vurdert som de to viktigste kryssene
2. Videre viser analysen at krysset ved Magneten, Mule og ved fv. 72 gir stor ekstra netto nytte
3. Netto nytte av øvrige kryss er negativ eller marginal, disse bør vurderes videre kalibrert mot tellepunkt og/eller med konkret vurdering av arealbeslag og kostnad
4. Flere av kryssene er vurdert som «hele» og «halve», basert på behov

Ca. 20% av trafikken på E6 Åsen – Steinkjer er gjennomgangstrafikk



Kostnader, usikkerhet og samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Kvantitativ analyse basert på transportmodell

Forventet kostnad

Tall i mrd. 2026-kroner inkl. mva

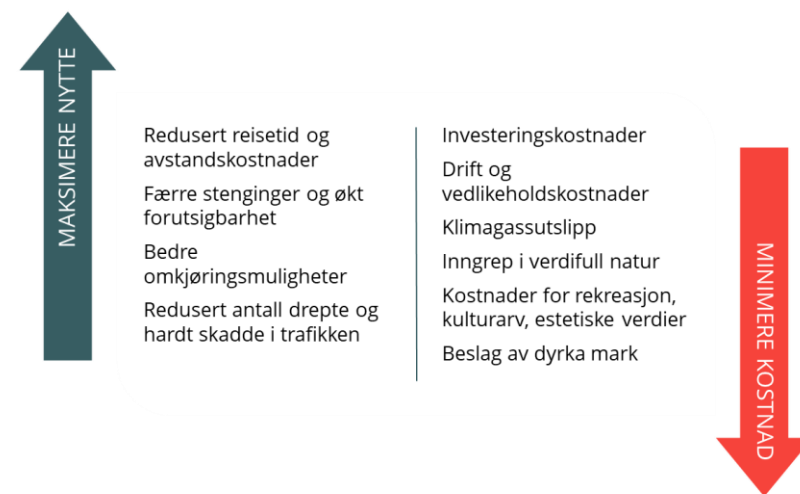
- 1. Kostnadsestimatene inkluderer et forventet tillegg basert på vurdering av usikkerhet og risiko
- 2. Estimaten tar ikke høyde for endringer i overordnede forutsetninger, som konseptuelt omfang og sentrale krav til utforming.

Delstrekning	2	3	4
Trasé A	6,1	5,0	8,0
Trasé B	6,5	4,8	7,3

Beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Kort om resultater

1. Samfunnsøkonomisk nytte fra veibygging kommer hovedsakelig fra spart reisetid, og –avstand for dagens trafikanter
2. Videre inkluderes også nytte fra nye trafikanter, samt nytte som følge av færre trafikkulykker
3. På kostnadssiden er det utbyggingskostnad samt drift- og vedlikeholdskostnad som er det utslagsgivende
4. Nåverdien av nytte og kostnader basert på kalkulasjonsrente og når *transaksjon* inntreffer
5. Resultat oppgis i spenn som dekker trasé A og B



Beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Foreløpige beregninger. Tall i mrd. 2026-kroner.

Hovedposter \ Delstrekning	2	3	4
Trafikantnytte	1,5 – 2,3	2,4 – 2,7	3,5 – 4,0
Ulykkeskostnad	0,0 – 0,1	0,1	0,2
Utbygging	-4,7 – -4,4	-3,6 – -3,5	-5,8 – -5,3
Drift og vedlikehold	-0,1	-0,1	-1,2 – -0,7
Netto nytte	-4,4 – -3,1	-2,0 – -1,7	-4,4 – -3,5
Netto nytte per budsjettkrone	-0,9 – -0,7	-0,5	-0,6

Vurdering av analyseresultater

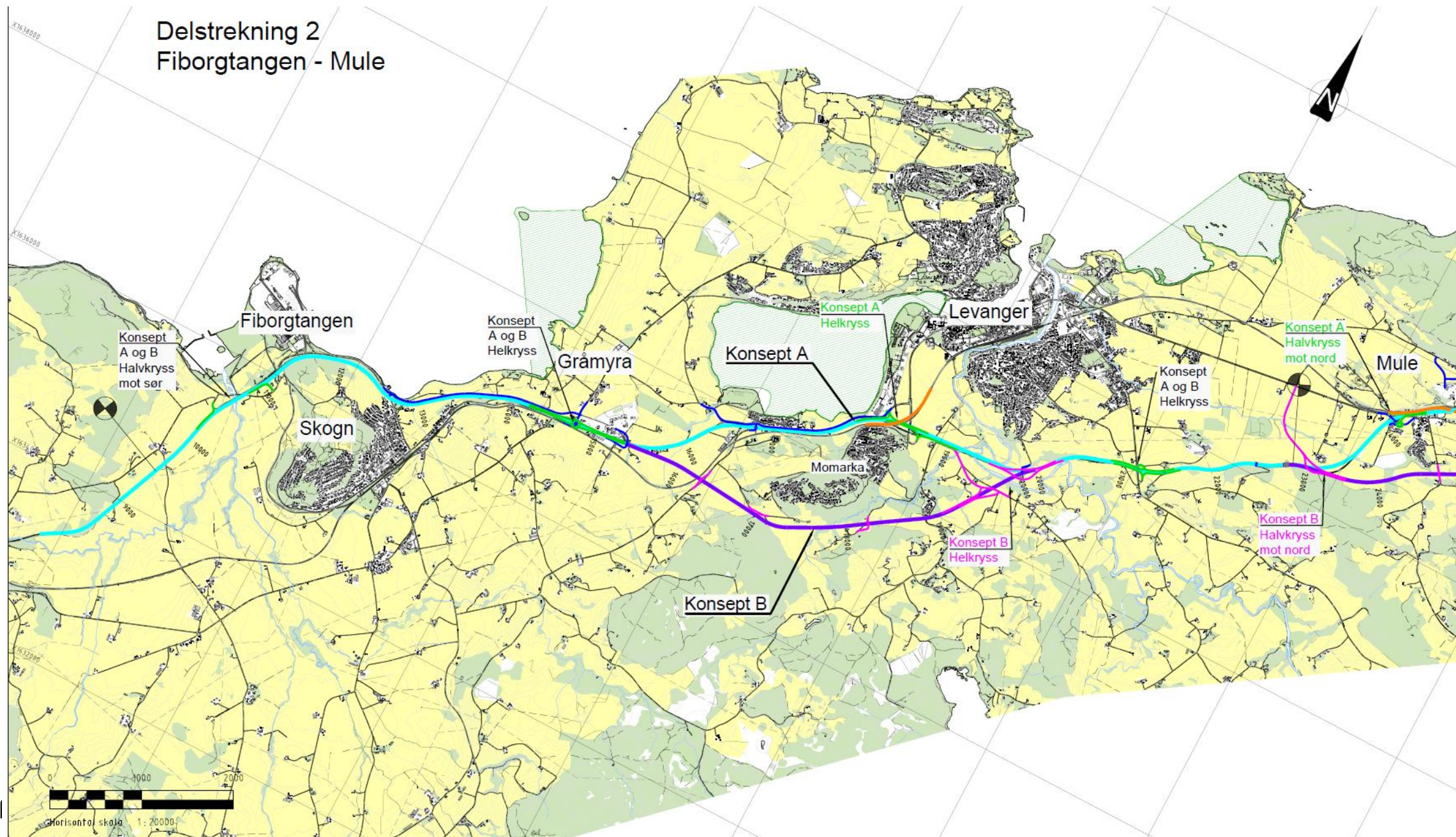
1. Foreløpige resultater peker på at investeringskonseptene ikke gir effektiv bruk av statlige midler
2. Særlig for delstrekning 2 fremstår investeringskonseptet som overdimensjonert
3. Delstrekning 3 og 4 kan gi OK og prioriterbare prosjekter, hvis man får spisset og forbedret konseptet
4. Vi ønsker nå bistand og innspill for å forbedre konsepter, samt få innspill til relevante minimumskonsepter

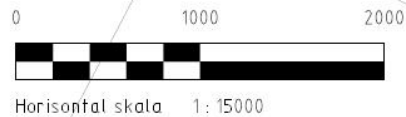
Oversikt over foreløpige investeringskonsept

Pr. delstrekning

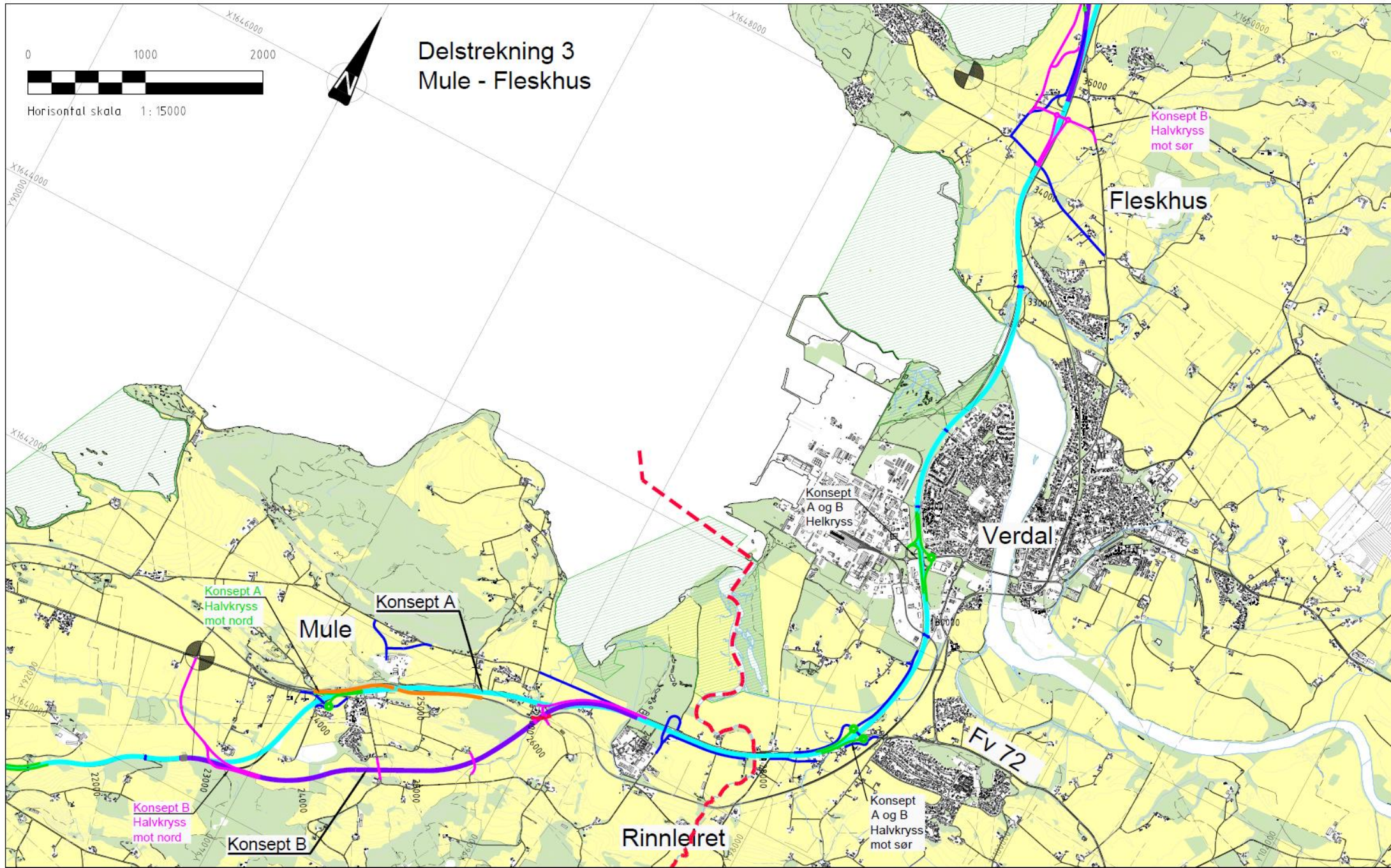
Trasé A og B – To foreløpig vurderte gjennomgående traseer for investeringskonseptet

Delstrekning 2 Fiborgtangen - Mule

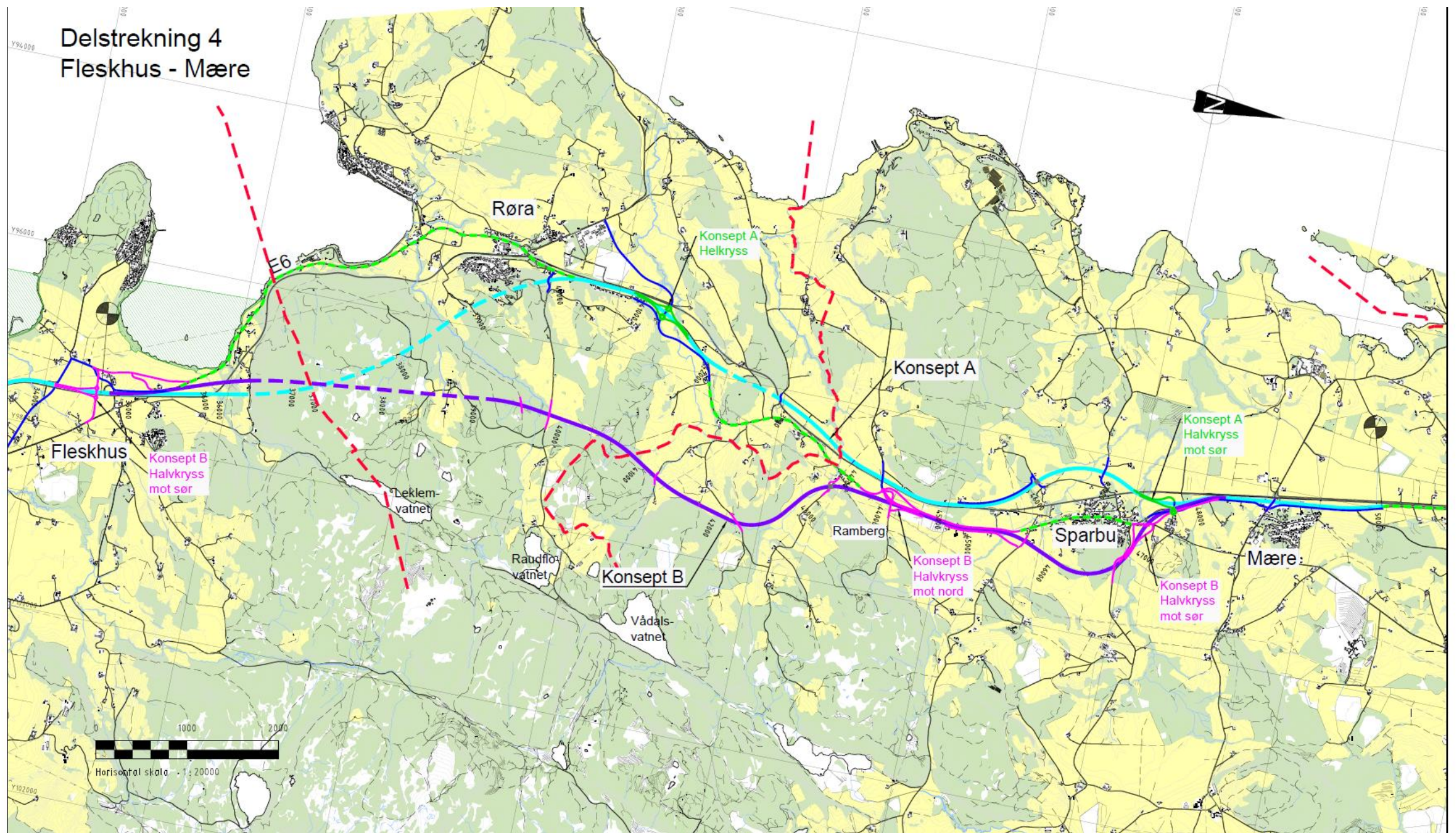




Delstrekning 3 Mule - Fleskhus

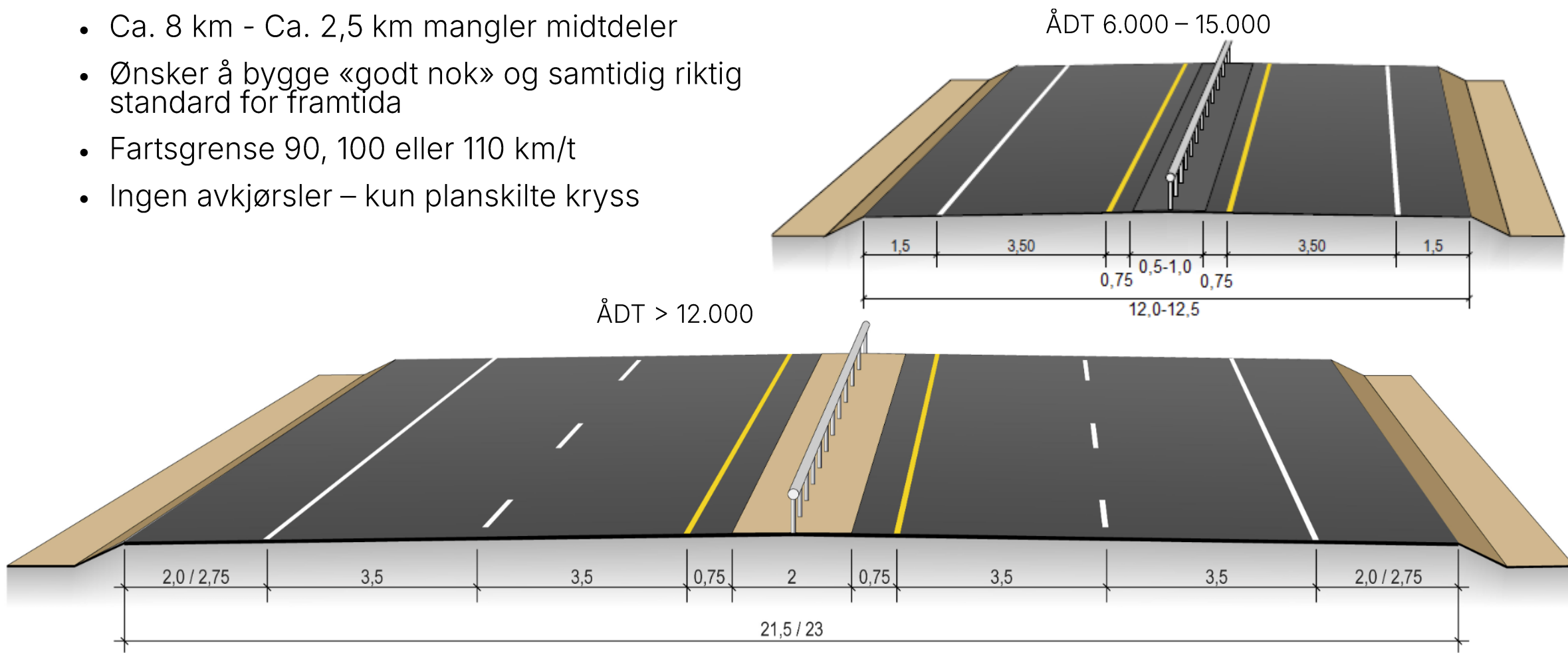


Delstrekning 4 Fleskhus - Mære



Trafikkgrunnlag og vegstandard

- Trafikkmengder Fiborgtangen – Mule 9.000 - 14.500 kjt/døgn (2025)
- Dimensjoneringsår 20 år etter åpning
- Ca. 8 km - Ca. 2,5 km mangler midtdeler
- Ønsker å bygge «godt nok» og samtidig riktig standard for framtida
- Fartsgrense 90, 100 eller 110 km/t
- Ingen avkjørsler – kun planskilte kryss



Beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet

delstrekning 2 Fiborgtangen - Mule

Foreløpige beregninger. Tall i mrd. 2026-kroner.

Hovedposter \ Delstrekning	2 (H3) 100 km/t 4 felt	2 (H2) 90 km/t 2-3 felt
Trafikantnytte	1,5 – 2,3	0,8
Ulykkeskostnad	0,0 – 0,1	0,1
Utbygging	-4,7 – -4,4	-0,8
Drift og vedlikehold	-0,1	-0,08
Netto nytte	-4,4 – -3,1	-0,06
Netto nytte per budsjettkrone	-0,9 – -0,7	-0,1







Foreløpig vurdering

