

# E6 Åsen-Steinkjer

Konseptutvikling

Verdal, Inderøy, Levanger og Steinkjer

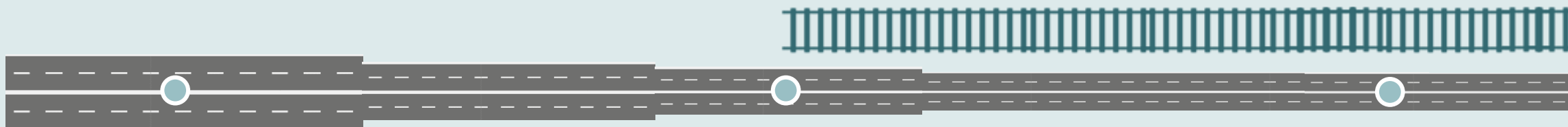
Des. -25



# Agenda

1. Problem og målsetninger
2. Konseptdefinisjon
3. Status og fremdrift
4. Analyseresultater
5. Videre dialog

# 1. Problem og målsetninger



**2016**

**Oppdraget:**

«Mer helhetlig utbygging  
og større  
kostnadseffektivitet»

«Selskapet skal ikke ha  
oppgaver utenfor den  
delen av riksvegnettet i  
Norge som er definert  
som del av det  
transeuropeiske  
transportnettet (TEN-T)»

**2021**

**Modellen fungerer:**

«Øker porteføljen til  
Nye Veier kraftig»

«Styrker nærværet  
deres flere steder»

Vi ble tildelt nye  
utbedringsstrekninger,  
distriktsprosjekter og en  
jernbanestrekning

**2024 og fremover**

**Ta vare på det vi har:**

«Å ta vare på det vi  
har, utbedre der vi kan  
og bygge nytt der vi  
må er regjeringens  
hovedstrategi for  
transportpolitikken og  
for riksvegnettet.»

«Vi må ta mer hensyn  
til natur og unngå  
nedbygging av  
verdifull natur og  
dyrket mark.»

# Vår eierstyring

01

**Langsiktig perspektiv** og forutsigbarhet på bevilgningsnivå

02

**Stortinget bestemmer** vår portefølje gjennom NTP

03

**Samfunnsøkonomisk lønnsomhet** er et førende prinsipp for konseptvalg, planlegging og prioritering

04

**Det er styret som bestemmer** konseptvalg og prioritering for gjennomføring

| Strekning  | Samfunnsøkonomisk analyse                                                                                  |                               |                                                                                            |                                                                                                                          |                                    |                                                                                             |
|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
|            | Prissatte virkninger  |                               |                                                                                            | Sentrale ikke-prissatte virkninger  |                                    |                                                                                             |
|            | Netto nytte (NN) <sup>1</sup><br>Mrd. NOK                                                                  | Utbyggingskostnad<br>Mrd. NOK | NNB                                                                                        | Risiko ikke-prissatte virkninger                                                                                         | Kritiske ikke-prissatte virkninger | Bidrag til samfunns-sikkerhet                                                               |
| Prosjekt 1 |  +1                     | 5                             |  0,20 |                                     | Myr, verneområde                   |  Stort |
| Prosjekt 2 |  -0,5                   | 1                             |  -0,5 |  -                                  | Ingen                              |  Lav   |

# Hva avgjør utbyggingsrekkefølgen?

- Porteføljestyringen avgjør rekkefølgen
- Foruten de samfunnsøkonomiske analysene inngår for eksempel:
- **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



# Ca halvparten av Nye Veiers budsjett kroner i 2025 disponeres i Trøndelag

- Totalt omfatter porteføljen ca. 165 km med ny E6
- Det er:
  - E6 Kvål – Melhus er ferdig – syv km.
  - Tre prosjekter i utbygging
  - To ferdig planlagt (E6UB/E6GK)
  - To i planlegging (E6SV/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



# Hovedfunn fra problemanalysen



**Reisetid** på strekningen er i snitt 75 km/t, med betydelig forsinkelser på E6 og tilstøtende veier gjennom gjennomsnittsdøgnet.



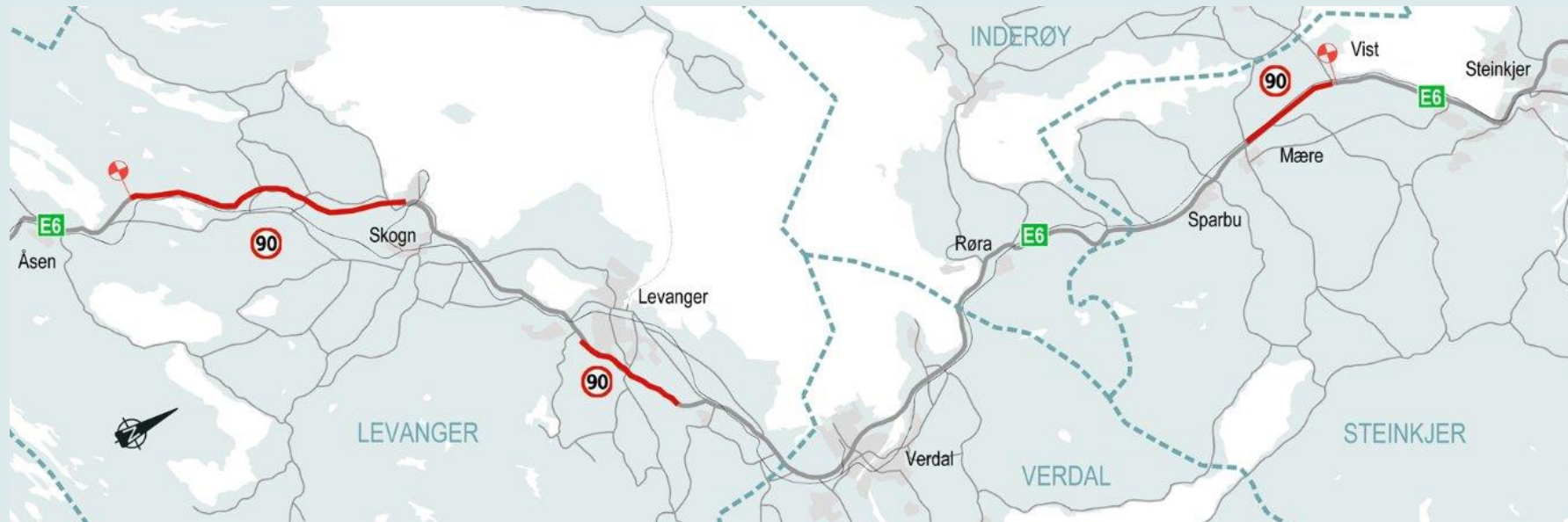
**Ulykkesfrekvensen** (siste ti år) for strekningen tilsvarer gjennomsnittet for riksvei i Norge, men delstrekningene uten midtdeler har **betydelig høyere** frekvens og skadegradstetthet, neste tre ganger så stor.



Foreløpig utpeker **tre delstrekninger** seg med et nyttepotensial, herunder mulighet for å redusere reisetid og ulykkeskostnad.



Ikke store problem i dag knyttet oppetid, men det forventes **økte ytre påkjenninger fremover**, og det er identifisert flere sårbare punkter. **Omkjøring er en betydelig kostnad** ved stenging, spesielt for tunge kjøretøy.



— Fysisk midtdeler + 90 km/t i dag

# 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 aksene 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

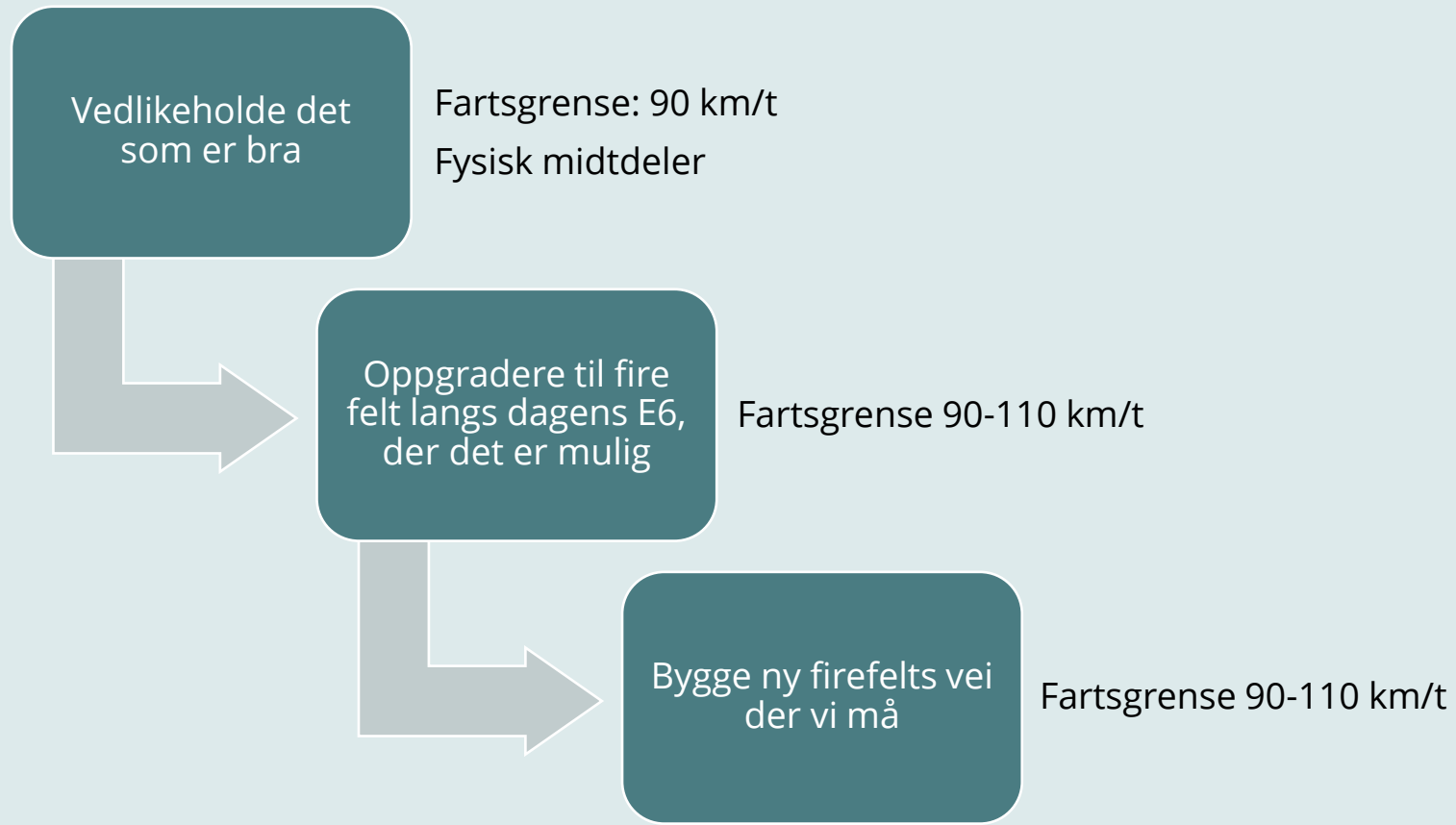
Spart reisetid

Styrket redundans

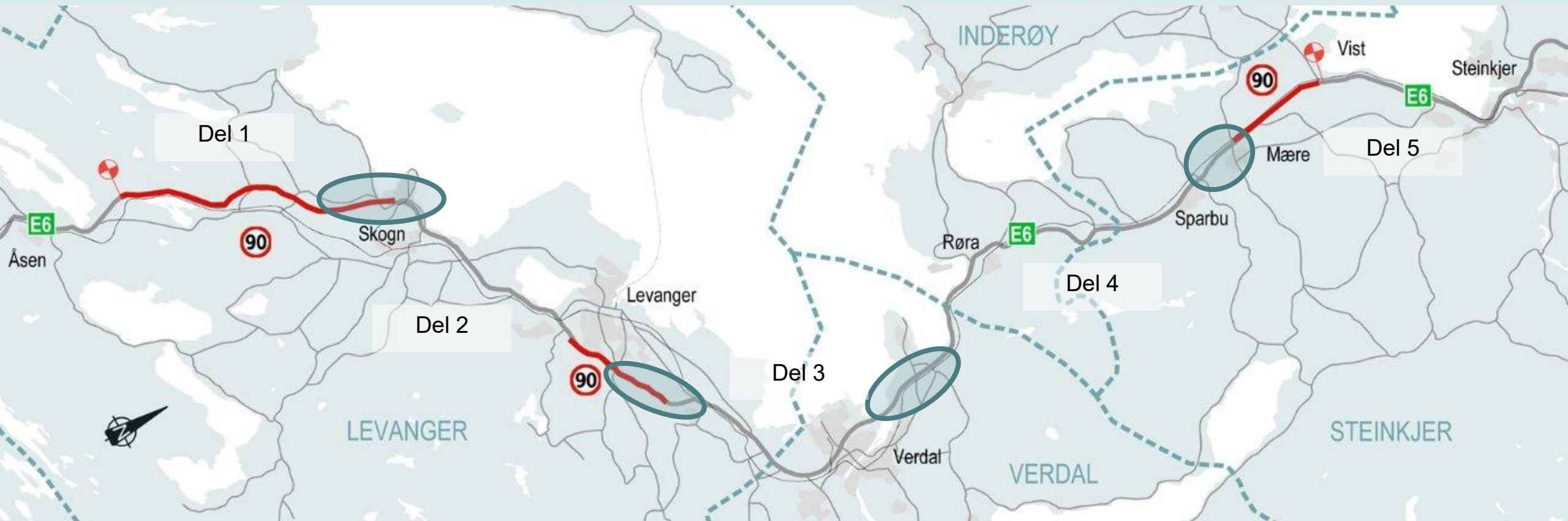
Økt robusthet

## 2. Konseptdefinisjon

# Konseptet vi nå har utviklet



# Foreløpig strekningsinndeling



# Strekningsinndeling



# 3. Status og fremdrift

# Status

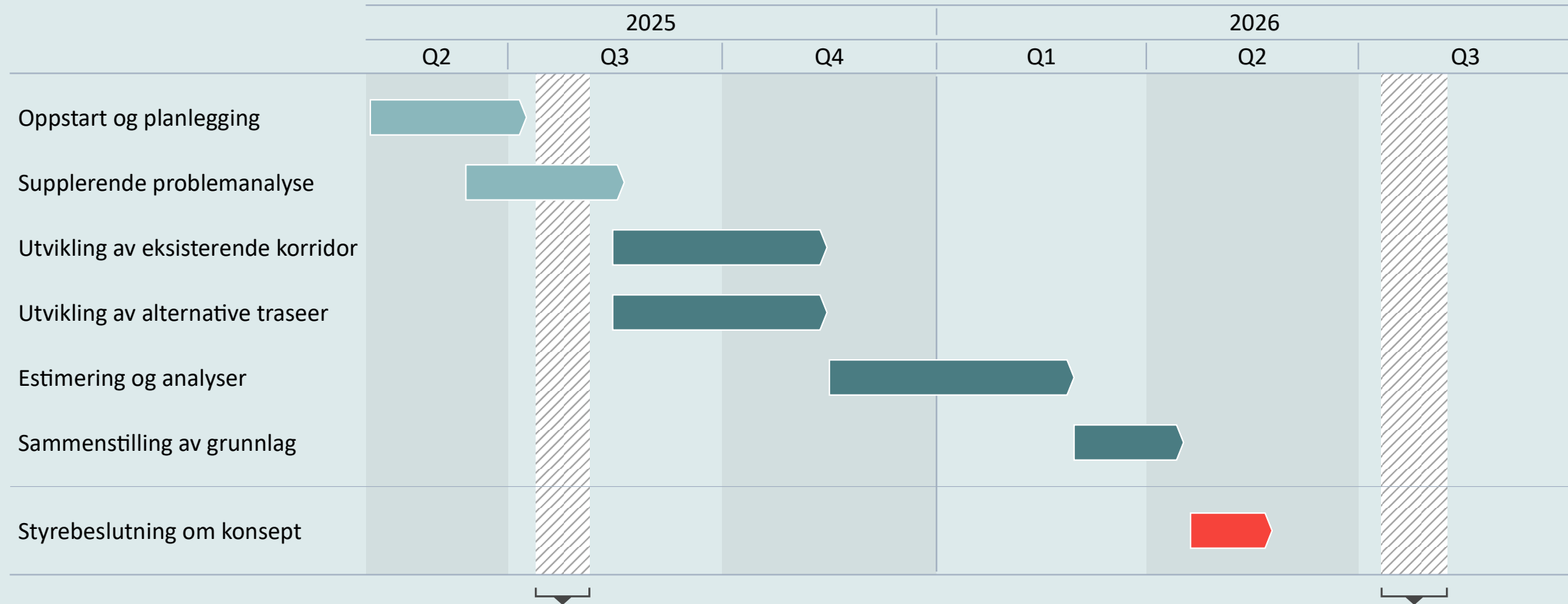
## Gjennomført siden sist

1. Utvikling av overordnet løsningsvalg (konsept)
2. Grov oppdeling i delstrekninger (prosjekter)
3. Utvikling av konsept langs dagens E6-korridor, for delstrekning 2 og 3
4. Søk etter alternative korridorer er gjennomført langs del 2, 3 og 4

## Gjenstår

- a) Kryssanalyser
- b) Estimering
- c) Risikovurdering og usikkerhetsanalyse
- d) Beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet

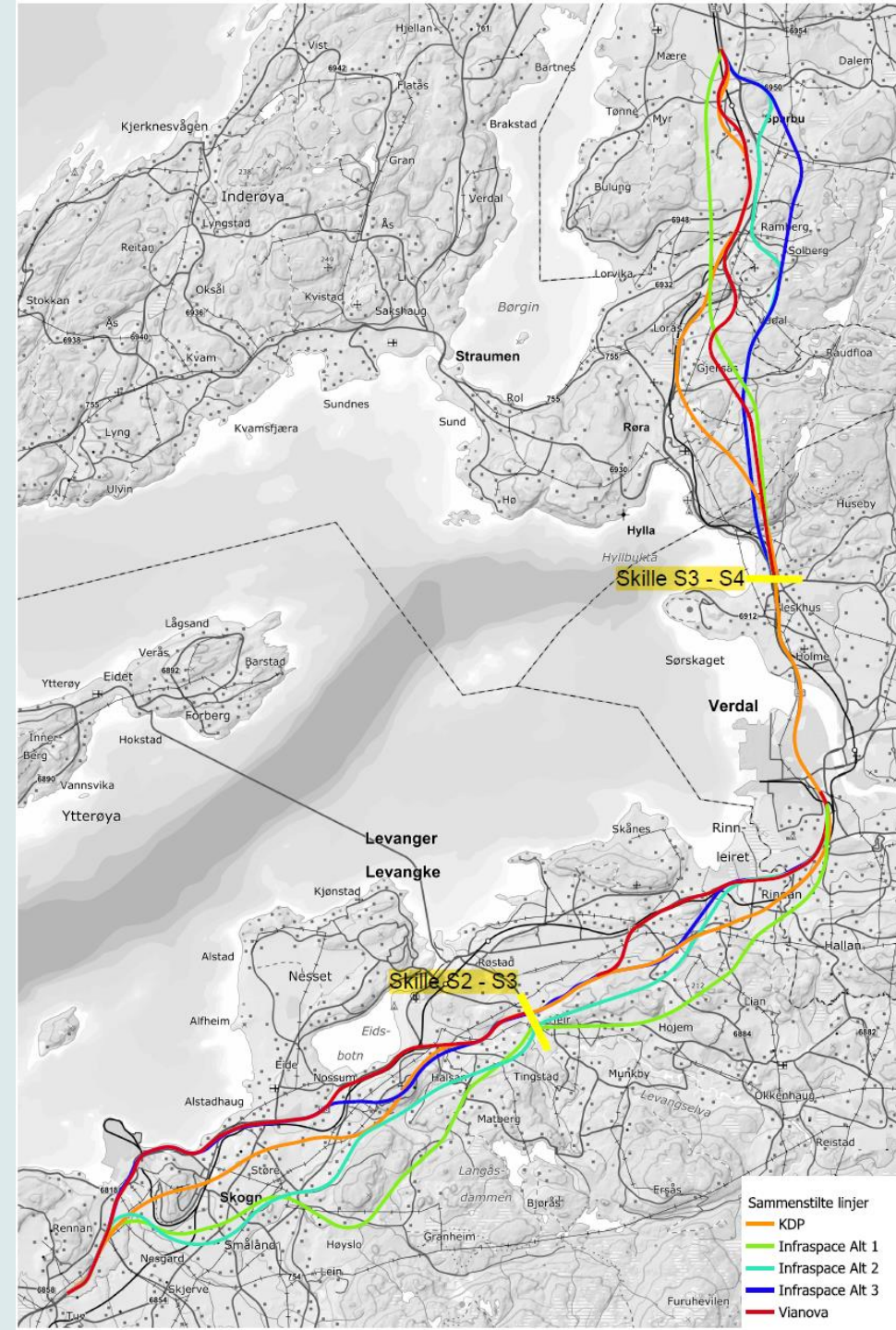
# Fremdrift



# 4. Analyseresultater

# Gjennomført linjesøk

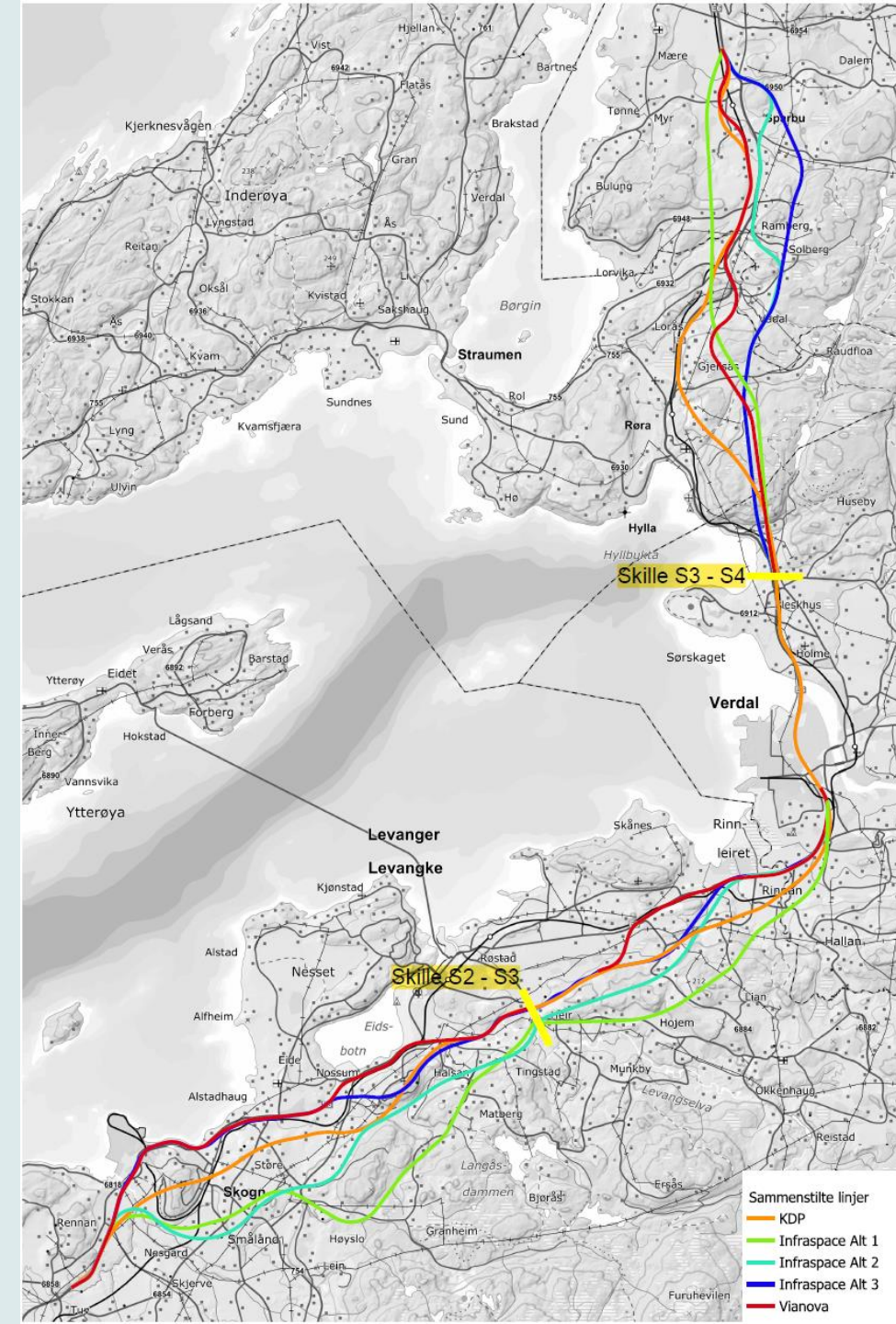
1. Linjesøket er gjort for å finne linjer som konseptet kan bygge på, og gi grunnlag for å vurdere godhet
2. Vi tar ingen beslutning om linjer før en ev. planprosess
3. Kartskisse viser resultat fra linjesøk på våre tre delstrekninger i konseptet
4. Tidligere linje fra SVV sin påbegynte KDP-prosess er inkludert som et sammenligningsgrunnlag
5. Gjennom Verdal sentrum er det gjort en forenklet vurdering etter et søk øst for dagens E6
6. Videre følger beskrivelser per delstrekning.



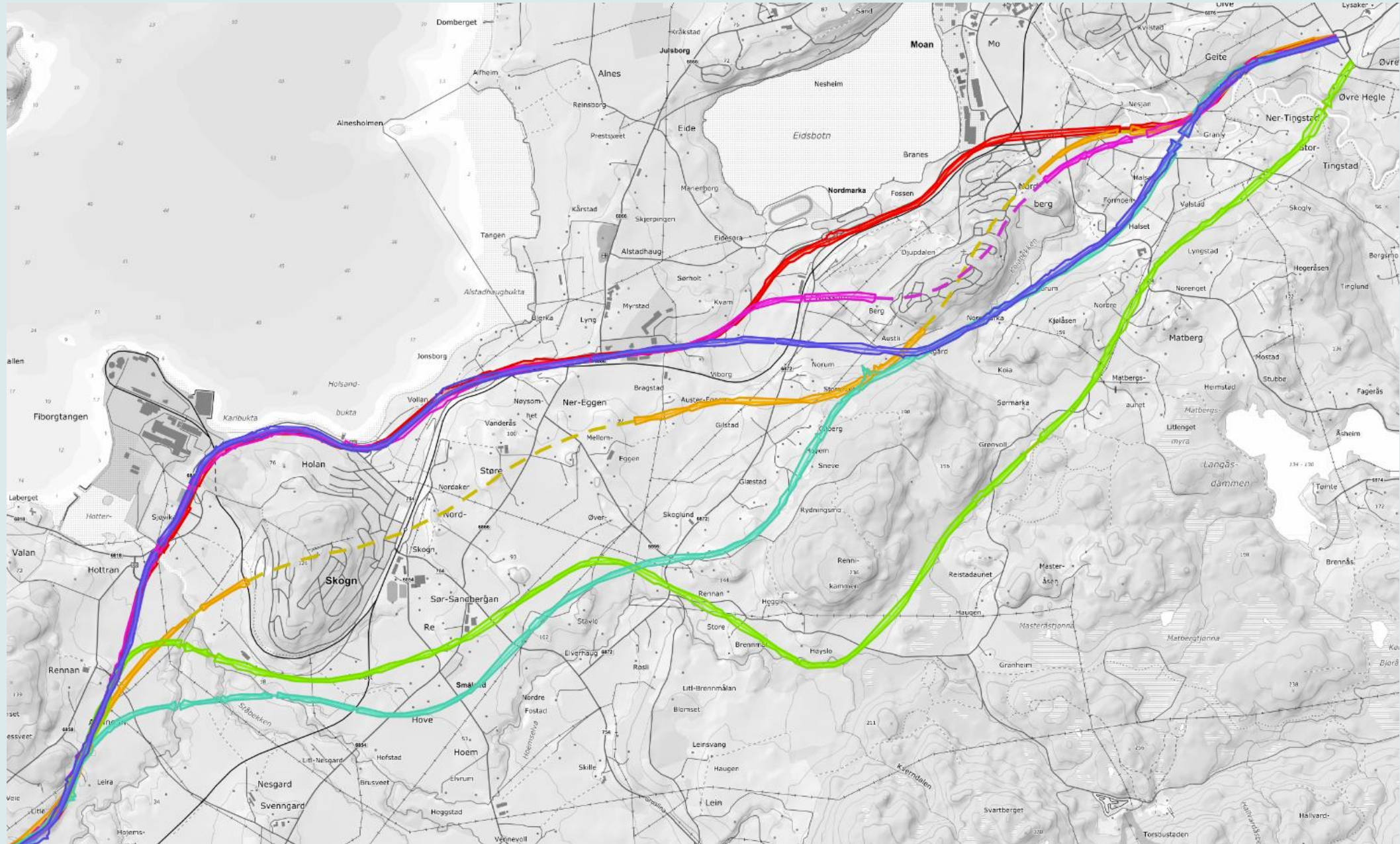
# Vurderingskriterier\*

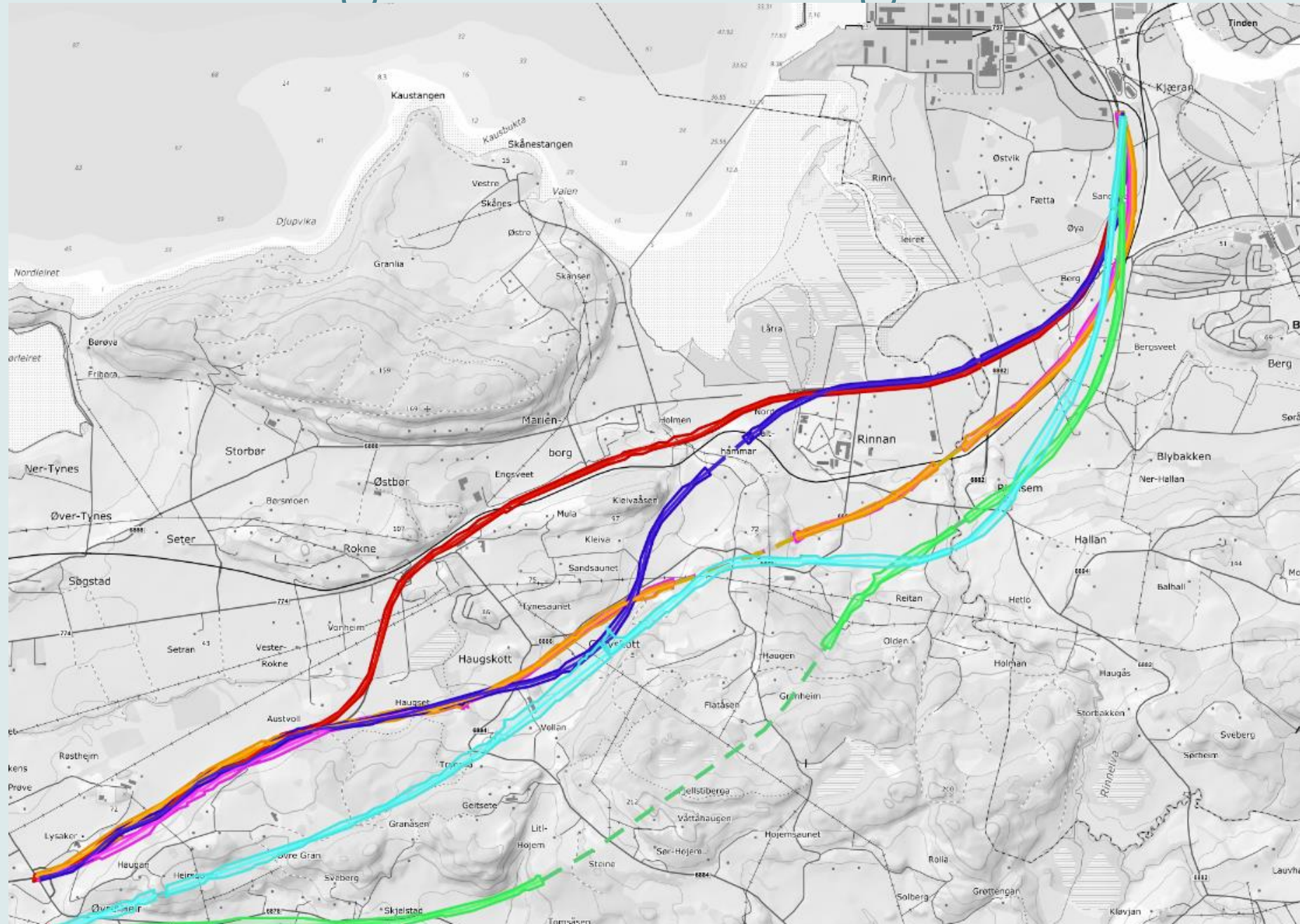
1. Utbyggingskostnad, primærvei (mrd. kr)
2. Trafikantnytte - Reisetider lokalt og gjennomgående
  1. Lengde og hastighet
  2. Tilkobling til tettsteder og sekundærveier
3. Beslag av jordbruksareal (m2)
4. Økning i klimagassutslipp (tonn CO2e)
5. Konfliktpotensial – Miljø, grunnverv, kulturarv mm. (kvalitativ vurdering, basert på kvantitativ data)

\* Trafikksikkerhet forutsettes likt for alle linjer innenfor konseptet

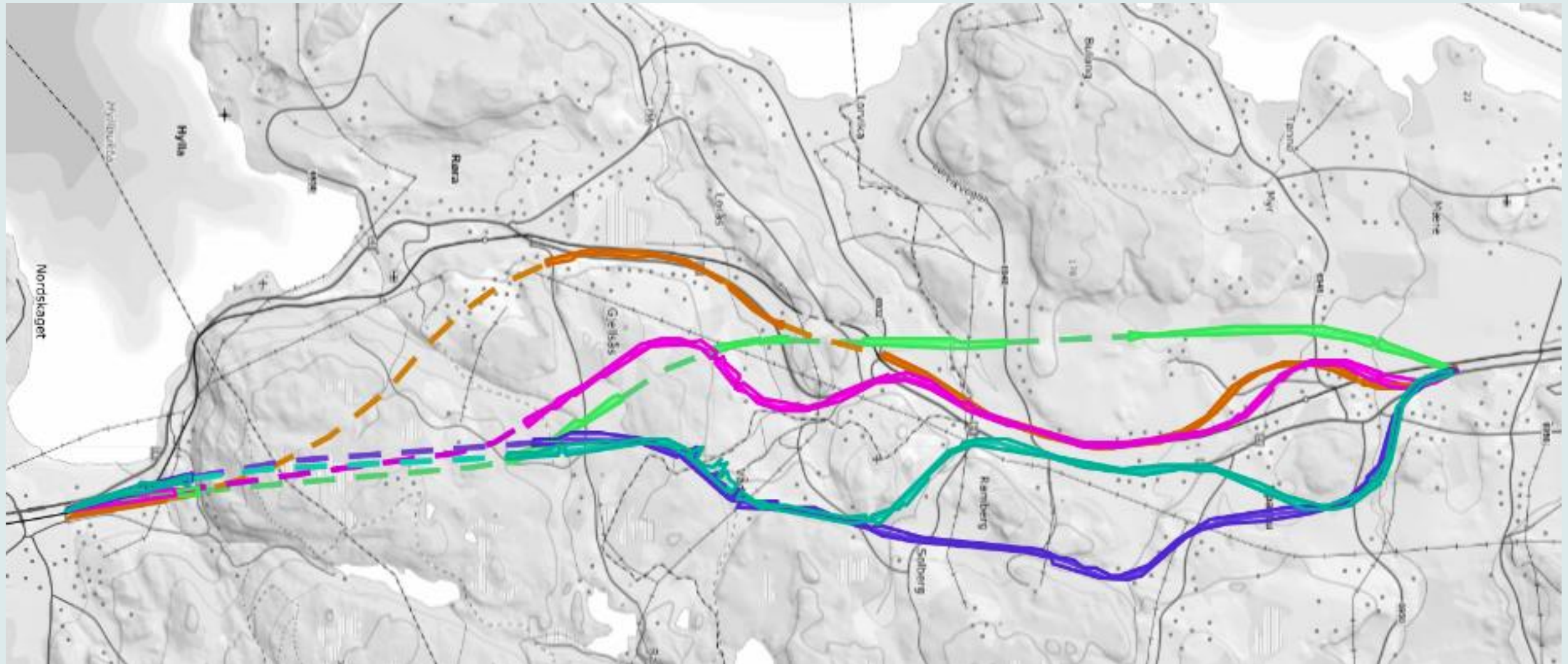


# Delstreking 2 – Fiborgtangen-Okkenhaug

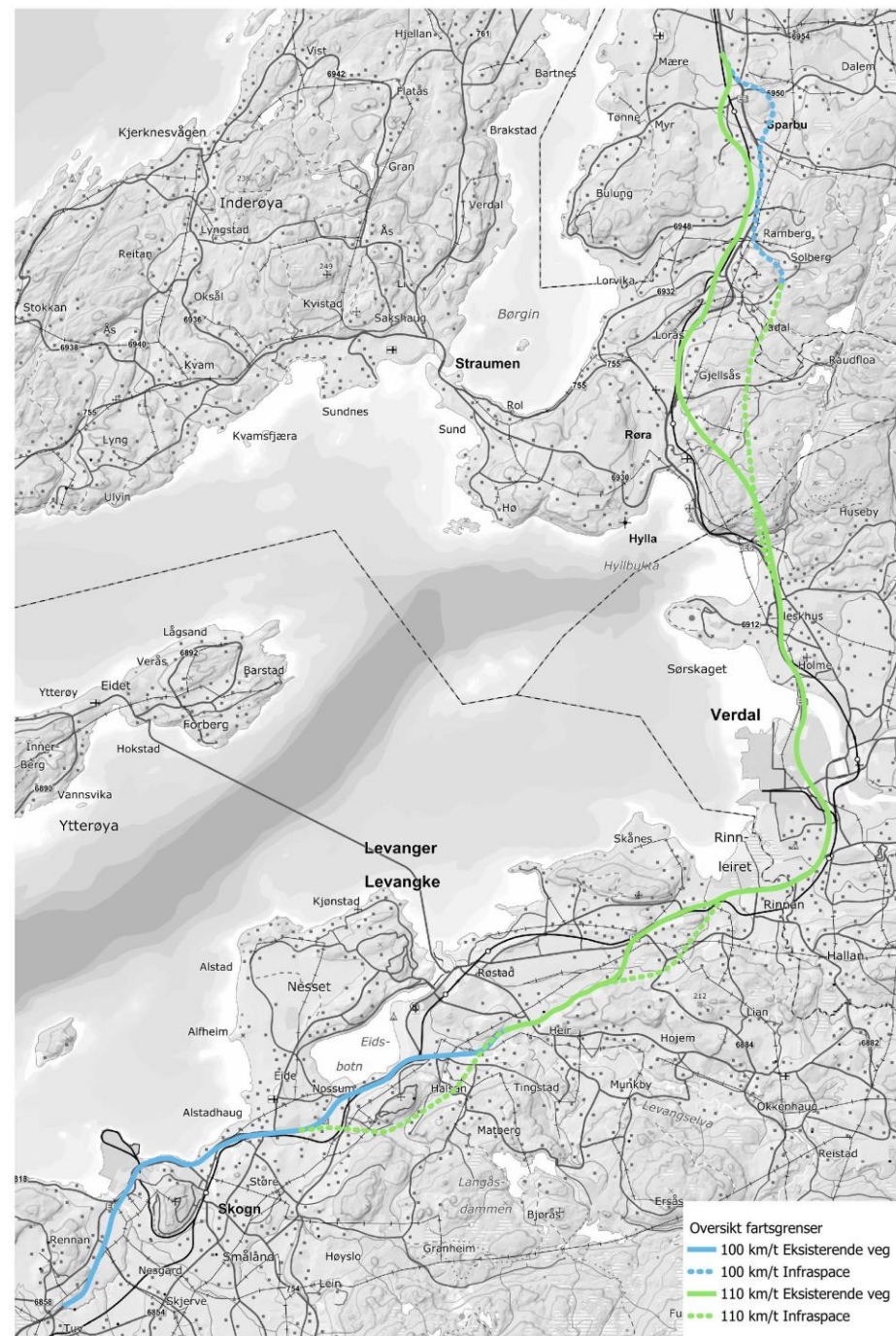




# Delstrekning 4 – Fleskhus-Mære



# Samlet oversikt delstrekning 2-4



# Foreløpig oppsummering

1. Utviklet konsept fremstår som robust på delstrekning 2 og 3
  1. God utnyttelse av dagens E6
  2. Fleksibilitet vha. alternative traseer der oppgradering langs dagens E6 vil få størst konsekvenser
  3. Stor andel lokale reiser peker mot at kryssplassering blir ekstra viktig
2. Godheten i konseptet på delstrekning 4 er ikke like tydelig
  1. Omfattende gjenbruk av dagens E6 på delstrekning 4 er ikke hensiktsmessig.
  2. Flere mulige aktuelle alternativer

# Videre dialog | Administrativt og politisk

1. Workshop etter ferdigstillelse av grunnlag (Q2)
2. Involvering av politisk nivå



# Verdalsbrua



# Alternativene

SVV og Trøndelag Fylkeskommune har gjort et bredt og omfattende søk etter mulige omkjøringstraseer ved stengt bru på E6. Det er ikke identifisert alternativer med akseptabel standard. Vurderte alternativer fremkommer i vedlegg.

De to alternativene som er vurdert som hensiktsmessige er omkjøring via fv. 757 og fv. 6908, samt en ny parallell bru ved dagens Verdalsbrua.

I begge alternativer vil det være behov for mindre levetidsforlengende tiltak før dagens E6 kan stenges.

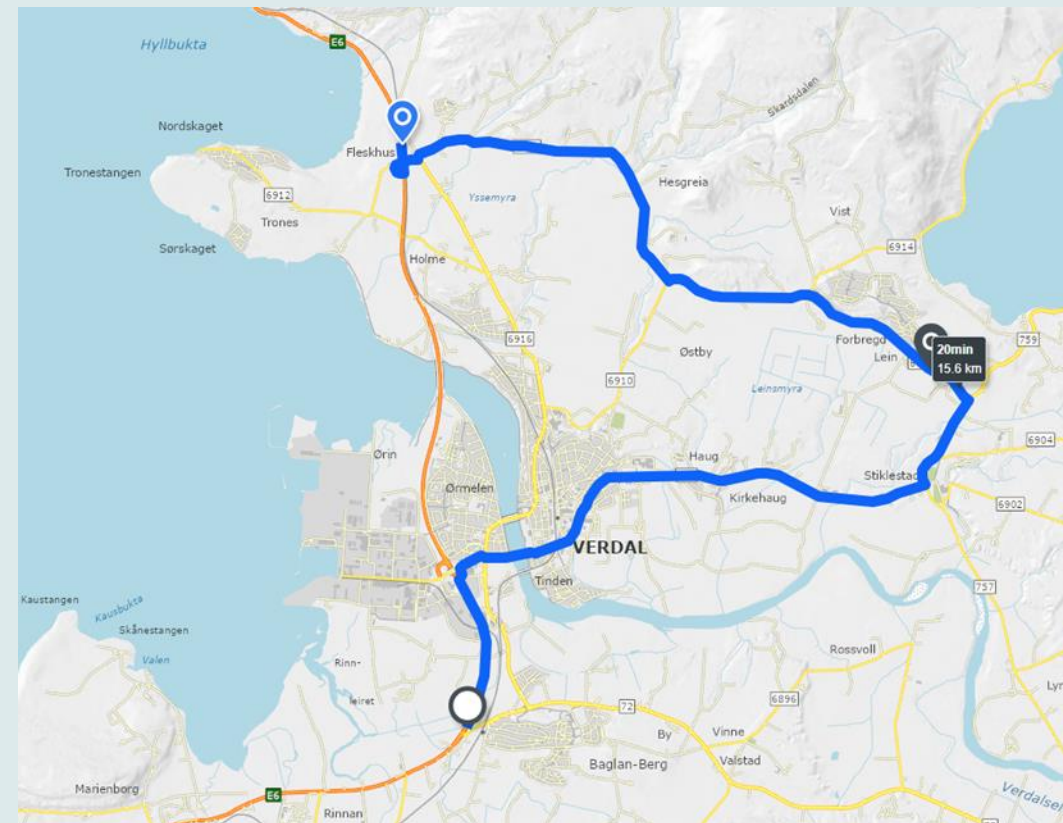
## Nullalternativet – Omkjøring vha. sekundærveinett

Valgt trasé vil kreve omfattende oppgraderingstiltak for å kunne tåle belastning ved omkjøring, og vil være dimensjonert for lette og tunge kjøretøy. Modulvogntog må derimot benytte seg av en svært lang trasé via Sverige.

Fartsgrense i omkjøringstrasé forutsettes gjennomgående til 50 km/t.

## Parallell bru på E6

Ny bru bygges oppstrøms dagens Verdalsbrua, og dimensjoneres for to felt og geometri for 110 km/t.



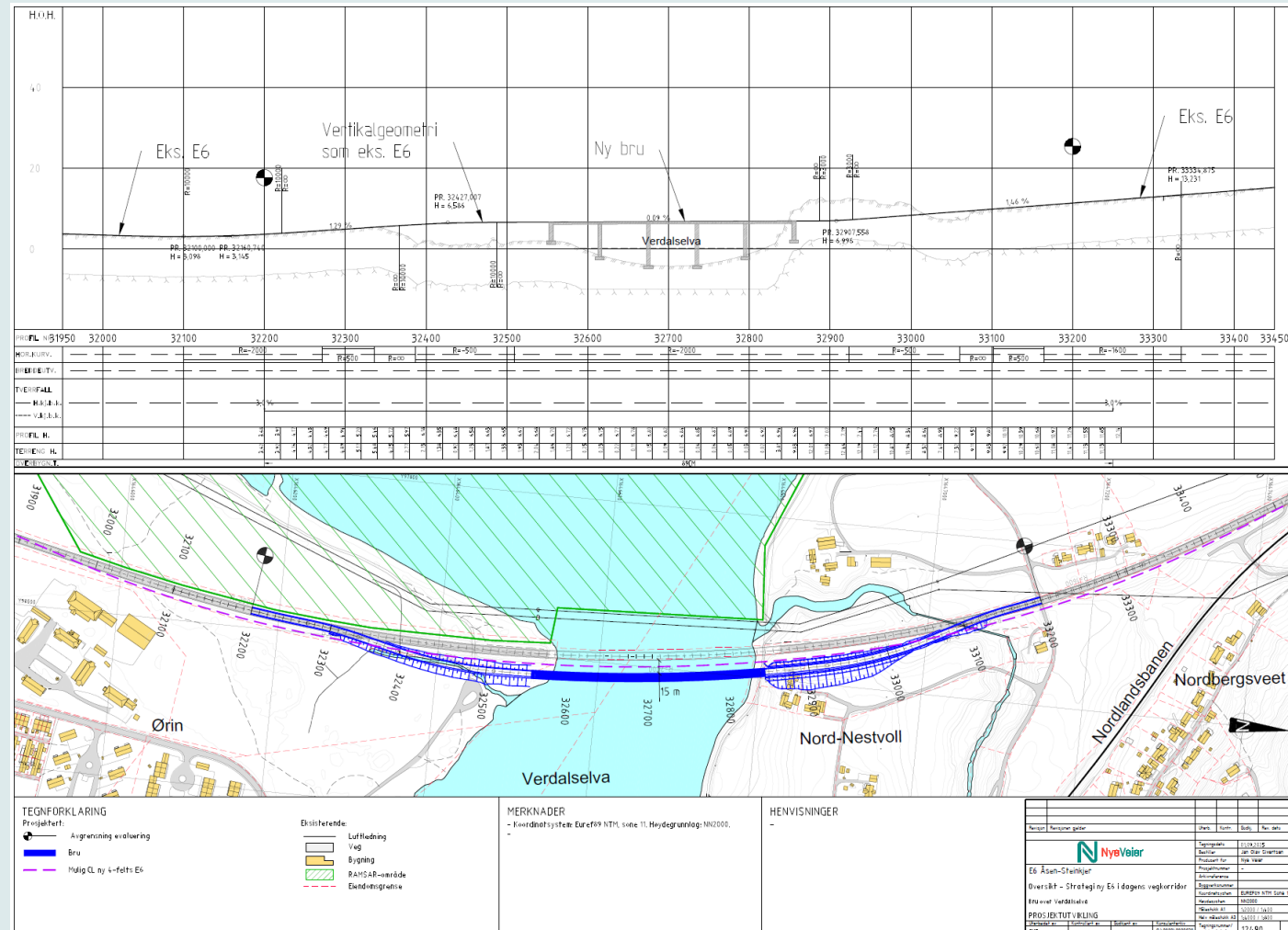
# Alternativene | Omkjøring

- Det er ingen alternative omkjøringstraseer med akseptabel standard ved stengt bru på E6. Ved identifisering er det vurdert et bredt område og ulike traséer. Valgt trasé har varierende bæreevne, kurvatur og bredde og omfatter 7 rundkjøringer.
- Valgt trasé vil kreve betydelige tiltak for å kunne tåle belastning ved omkjøring, og må dimensjoneres for tunge kjøretøyer. Kapasitetsproblemer vil kunne oppstå i rush.
- Modulvogntog må benytte seg av en svært lang omkjøring via Sverige.
- Tiltakene på vegnettet er estimert til ca. 168 mill. kr. Tiltak på dagens bru er estimert til ca. 117. mill. kr.



# Alternativene | Parallell bru

- Alternativet er lansert som en del av NVAS sitt prosjekt E6 Åsen-Steinkjer som p.t. vurderer ulike konsepter for fremtidig oppgradering av E6 på strekningen.
- Det forutsettes at brua vil inngå som en del av fremtidig 4-felts E6 gjennom Verdal. I NVAS sitt arbeid med linjesøk og konseptvurderinger er det foreløpig ikke identifisert hensiktsmessige alternative traseer forbi Verdal.
- Tiltaket er vurdert mht. veigeometri, geoteknikk og konstruksjonsteknikk. Foreliggende løsning kan inngå som grunnlag for videre planprosess.
- Brua blir ca. 340 m lang, og total lengde på omlegging E6 blir ca. 1 km.
- Tiltaket er estimert til 465 mill. kr.



# Alternativene | Foreløpig vurdering

- Utarbeidet et godt faglig grunnlag for beslutning hos Statens vegvesen og Nye Veier
- Omkjøring vil medføre store ulempestkostnader for person- og godstrafikk. Vurdering av samfunnsnytte styrker alternativet med ny bru
- Endelig beslutning tas av Statens vegvesen i samråd med Nye Veier

