



Veiprosjekter - Hamarregionen

27. april 2021

Rune Kjøs, seniorrådgiver kommunikasjon

- *Prosjektstatus og kommende prosjekter*
- *Nasjonal transportplan (NTP)*
- *Ringvirkninger E6 Kolomoen – Moelv*

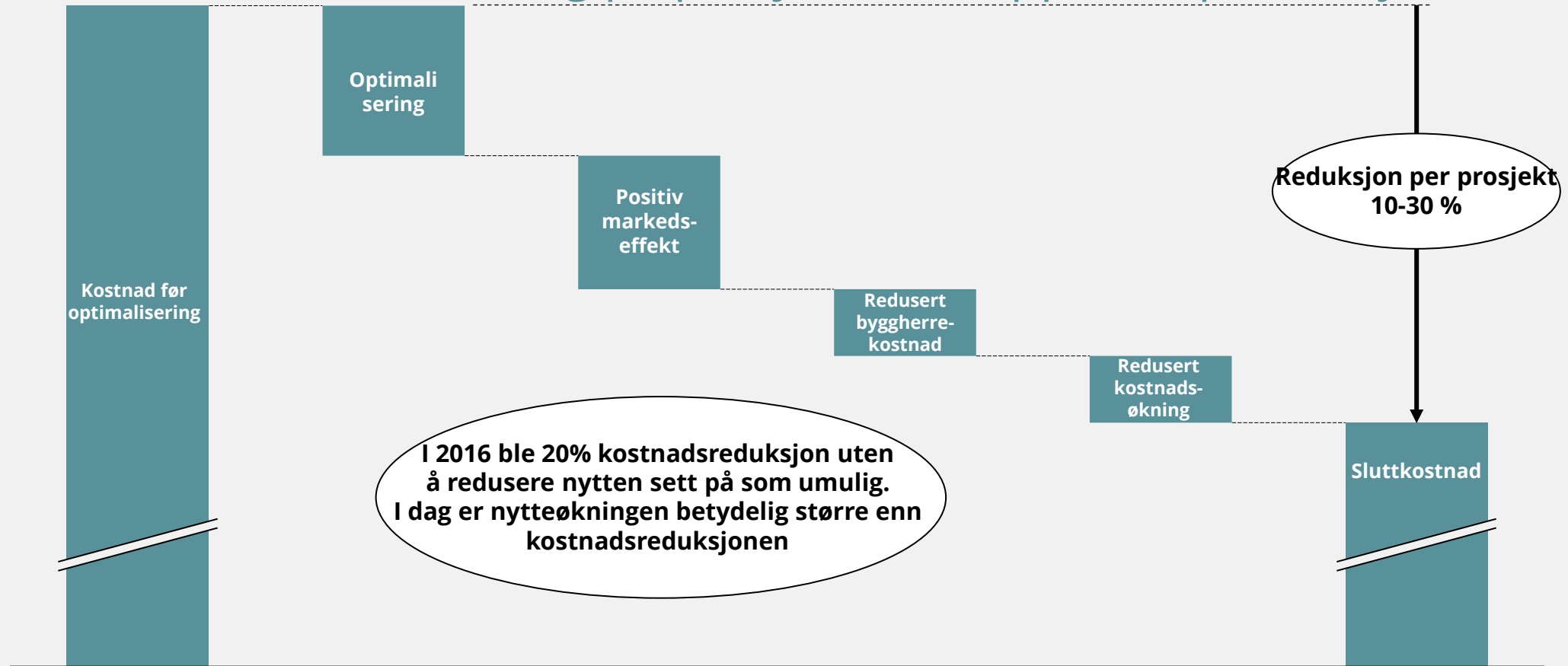
Nye Veier

- Etablert 1. januar 2016
- 100 % eid av Samferdselsdepartementet
- Hovedkontor i Kristiansand
- Effektiv byggherre
- 165 ansatte
- To utbyggingsporteføljer
... i tillegg til strekninger i planfase
- Åpnet 81 km trafikksikker motorvei hittil



Tilbakeblikk fra 2021 til 2016

Kostnadsutvikling på prosjektene i oppstartsporteføljen



Nye Veiers analyser fra 2016

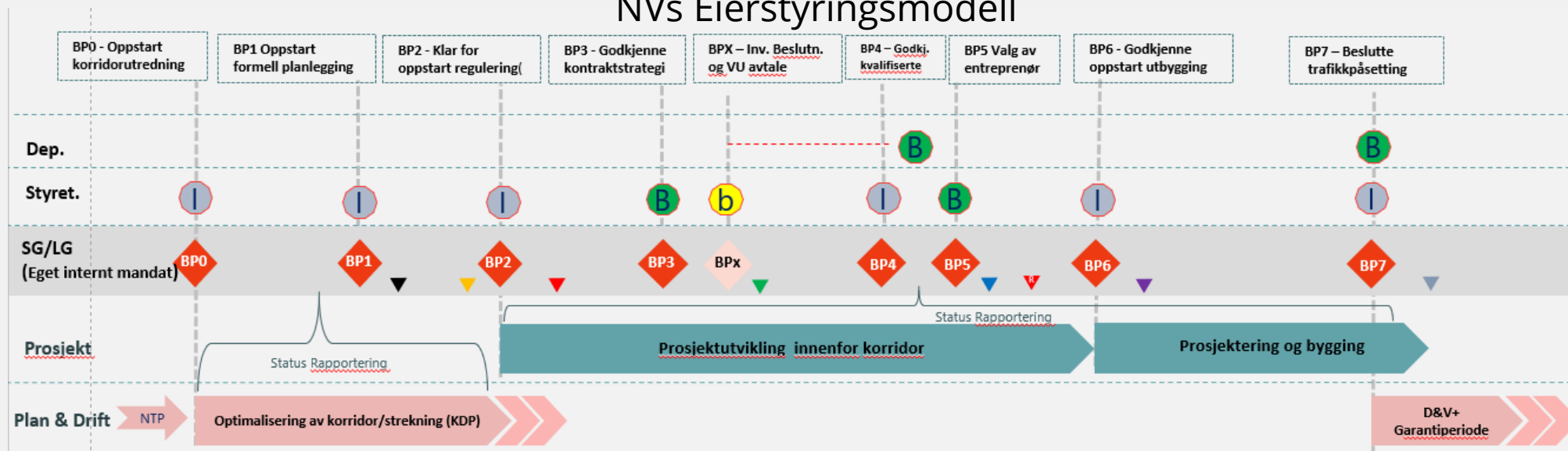
– Vi ser de samme mulighetene i dag for BANE

		Kategori	Estimert kostnadsreduksjon, %	Rasjonale for reduksjon
Gjøre rette trasévalg	Overordnet trasévalg	Overordnet trasévalg ²	1,6%	▪ Velge optimalt trasévalg for alle strekninger
		Veikryss	2,0%	▪ Redusere antall kryss og bygge resterende n
	Detaljert trasévalg	Detaljerte trasévalg ³	5,5%	▪ Optimere detaljerte trasévalg innenfor valgt
Gjennomføringsmodell	Redusere byggetid	Redusere byggetid ⁴	1,0% ⁴	▪ Redusere byggetid og derav kostnad for ent
	Kontraktsform og strekningslengde	Øke strekningslengde	3,0%	▪ Øke gjennomsnittlig strekningslengde og de
		Endre kontraktsform	1,5%	▪ Øke andel totalentrepriser og dermed redus
Endre vei-standarter og utforming	Utvalgte standarder og praksiser	Belysning	1,0%	▪ Redusere andel vei med belysning: kun bely
		Frostsikring	0,3%	▪ Redusere returperiode for frostmengde og r
		Bærelag og dekke	2,0%	▪ Redusere tykkelse på asfaltlag med ~50%
		Veibredde	0,3%	▪ Redusere veibredde for ÅDT>20k til 22,5m e
		Rekkverk	0,1%	▪ Definere standardløsning for rekkverk baser
		IKT tunnel	0,3%	▪ Følge kravene i vegnormalen (men ikke ytte
		Drenering	1,0%	▪ Øke bruk av åpen drenering i stedet for lukk
		Miljøtunnel, viltkrysning ol.	1,5%	▪ Sette klare kriterier for miljøtunnel, viltkrysn
	Andre standarder	Støyskjermer	0,5%	▪ Redusere antall støyskjermer og bygge reste
		Rasteplasser	0,4%	▪ Redusere antall rasteplasser og bygge rester
		Ikke-vurderte standarder ⁵	1,8%	▪ Antatt kostnadsreduksjon for elementer son
Planleggings-tid	Redusere planleggingstid	Redusere planleggingstid ⁶	Antall år eller mnd.	▪ 4,5 års reduksjon for KVU, 3 år for KDP (ikke

«Nye Veier modellen»

- En tydelig eierstyringsmodell som følges
- Nytte og kostnader preger den daglige selskapskulturen
- «Jakten på» *muligheter* overskygger og holder *truslene* i sjakk
- Kontinuerlig forbedring og optimalisering i hele verdikjeden
- Funksjonsbaserte og markedstilpassede kontrakter hvor markedet bestemmer teknisk løsning
- Færrest mulig grensesnitt og kontrakter gir økt sikkerhet for kostnad
- Ledelsesoppfølging løpende på kostnads- og nytteutvikling

NVs Eierstyringsmodell



Portefølje 2016

- 5 Fylker *)
 - Rogaland
 - Agder
 - Vestfold og Telemark
 - Innlandet
 - Trøndelag
- 31 kommuner *)
- 494 km

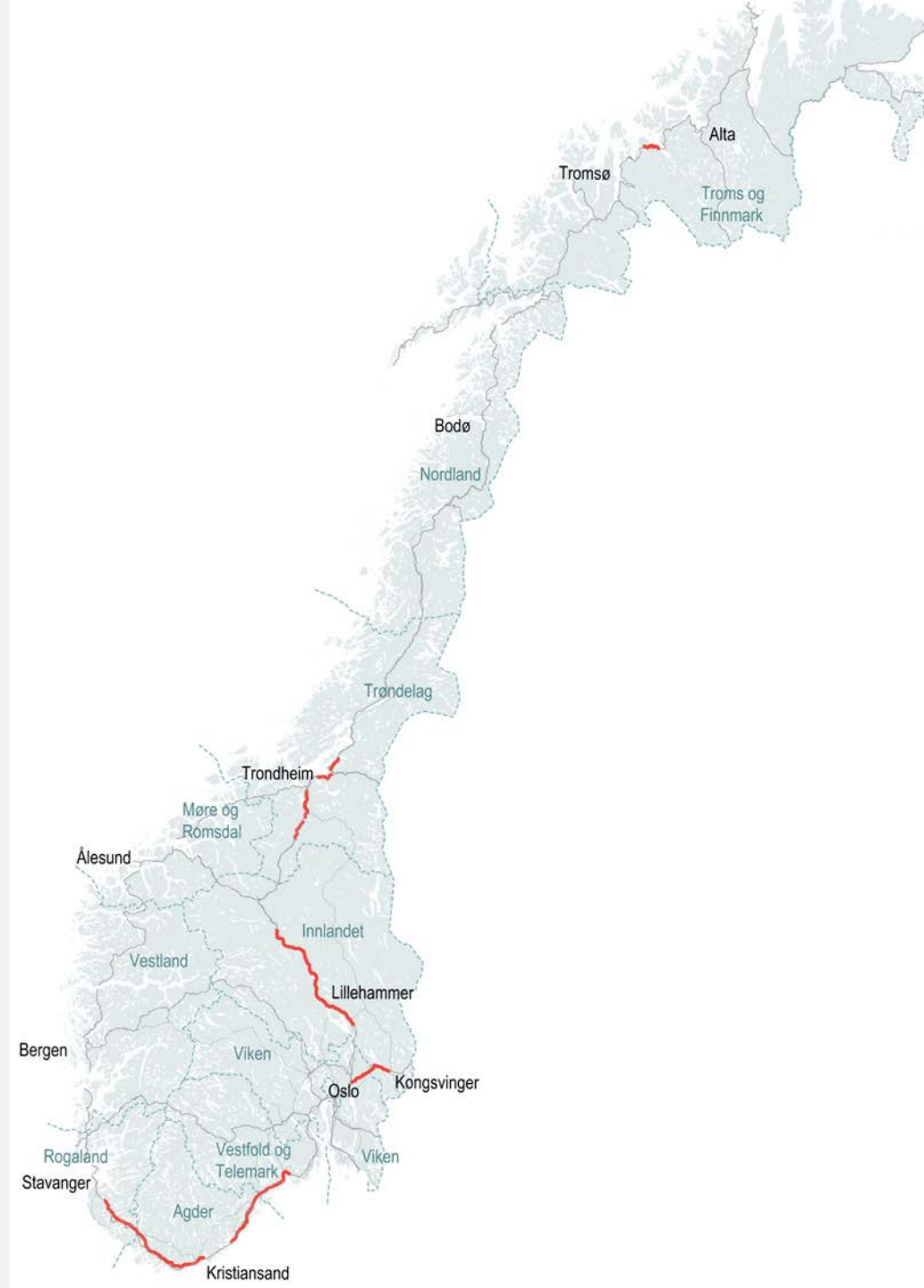
*) Kommune og fylkesinndeling etter regionreformen for sammenlignbare tall



Portefølje 2019

- 2 nye fylker (Totalt 7)
 - Viken
 - Troms og Finnmark
- 10 nye kommuner (Totalt 41)
 - Ullensaker
 - Nes
 - Sør-Odal
 - Kongsvinger
 - Ringebu
 - Sør-Fron
 - Nord-Fron
 - Sel
 - Nordreisa
 - Kvænangen
- 175 km tillegg (totalt 669 km)

*) Kommune og fylkesinndeling etter regionreform for sammenlignbare tall

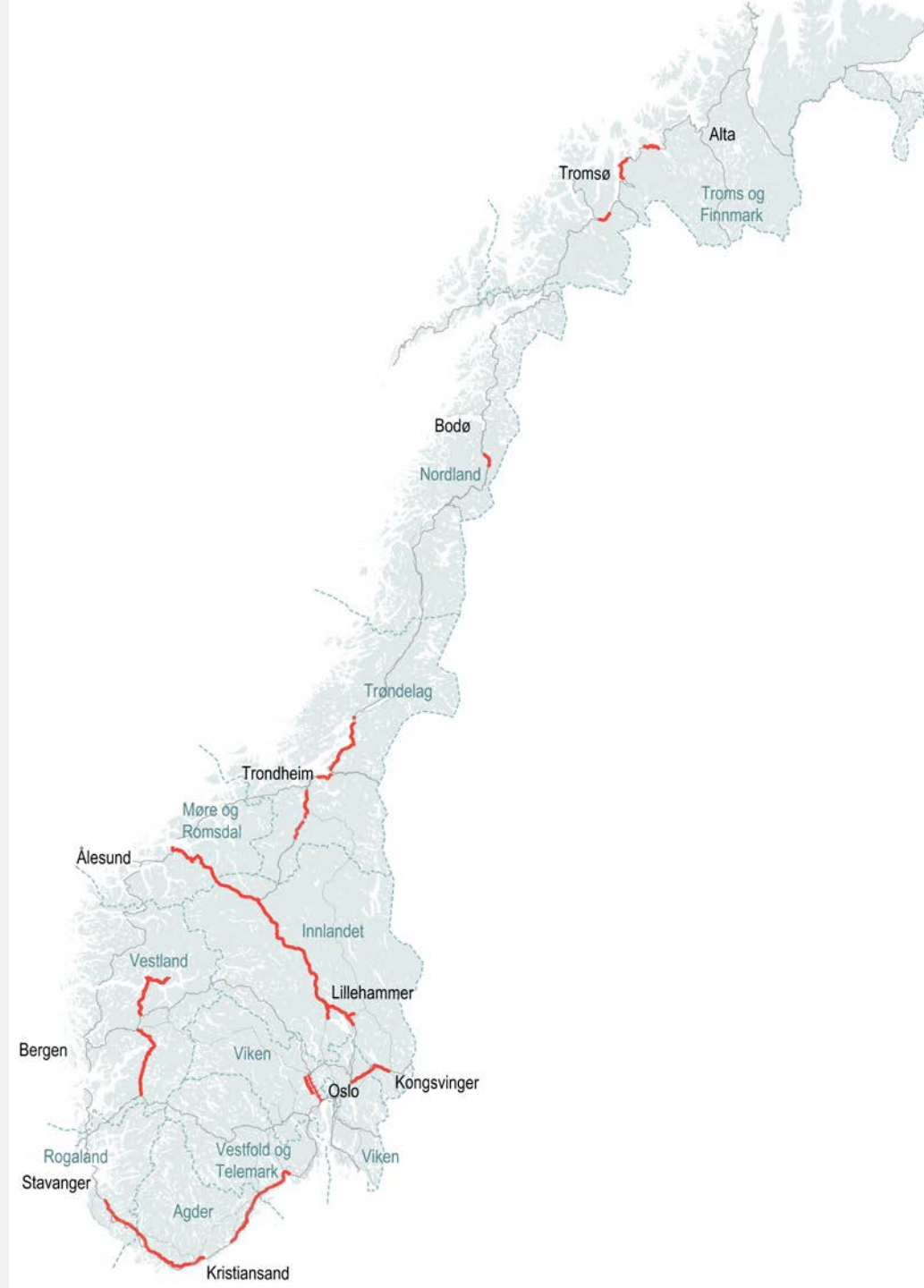


Portefølje 2021?

- 3 nye fylker (Totalt 10 av 11 !)
 - Vestland
 - Møre og Romsdal
 - Nordland
- 19 nye kommuner (Totalt 60 av 356)

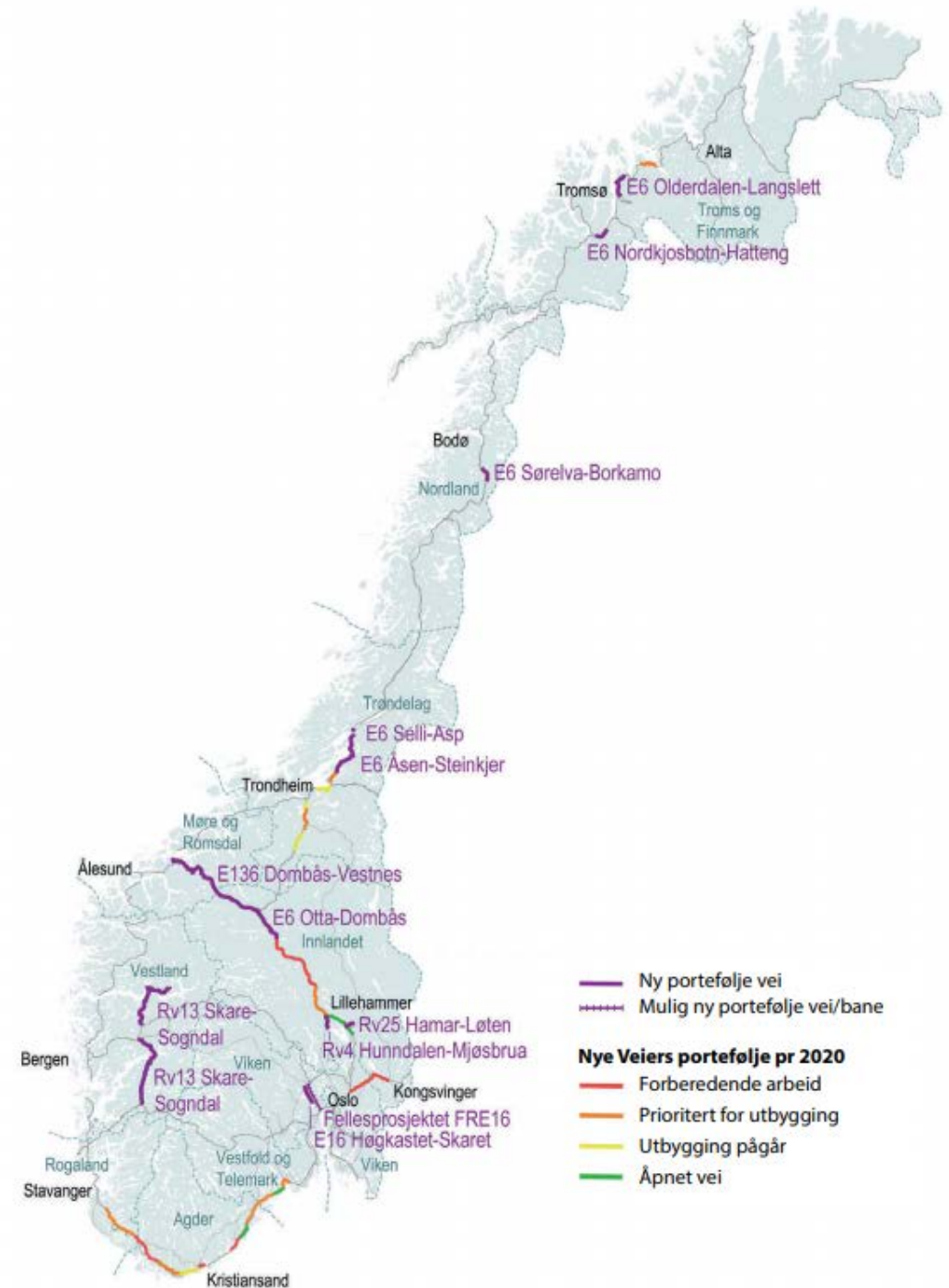
• Ullensvang	• Lesja
• Ulvik	• Rauma
• Voss	• Vestnes
• Vik	• Verdal
• Sogndal	• Steinkjer
• Bærum	• Saltdal
• Hole	• Balsfjord
• Ringerike	• Storfjord
• Løten	• Kåfjord
• Dovre	
- 600 km tillegg (Totalt 1269 km) *

*) Herav 40 km bane



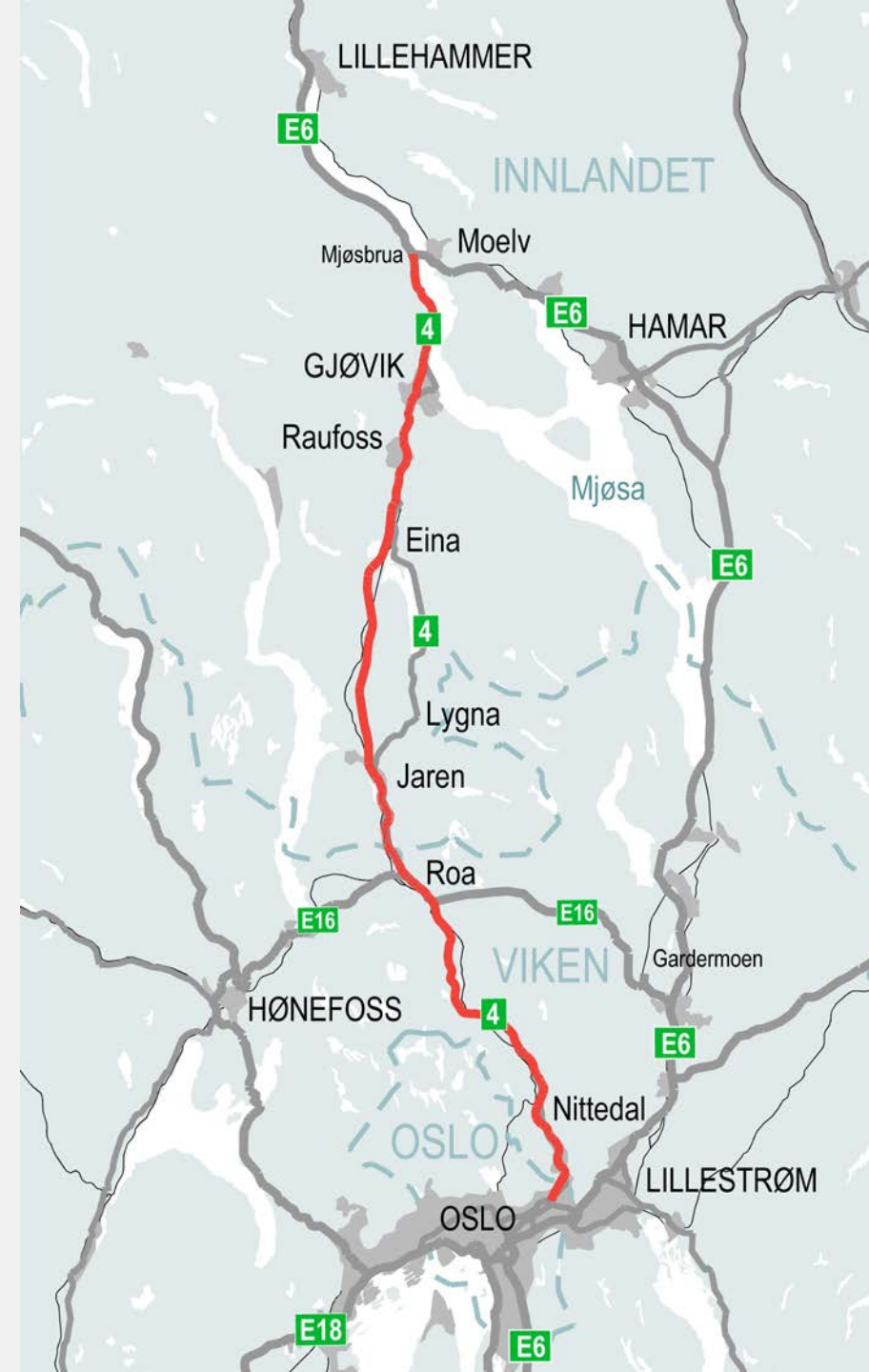
Strekninger i NTP

- Fellesprosjektet FRE16, E16 Høgstet – Skaret (39 mr
- Rv4 Hunndalen – Mjøsbrua
- Rv25 Hamar – Løten
- Rv13 Skare – Sogndal
- E6 Otta – Dombås
- E136 Dombås – Vestnes
- E6 Åsen – Steinkjer
- E6 Selli – Asp
- E6 Sørrelva – Borkamo
- E6 Nordkjosbotn – Hatteng
- E6 Olderdalen – Langslett



Nye Veier ønsker helhetlig utbygging av Rv. 4

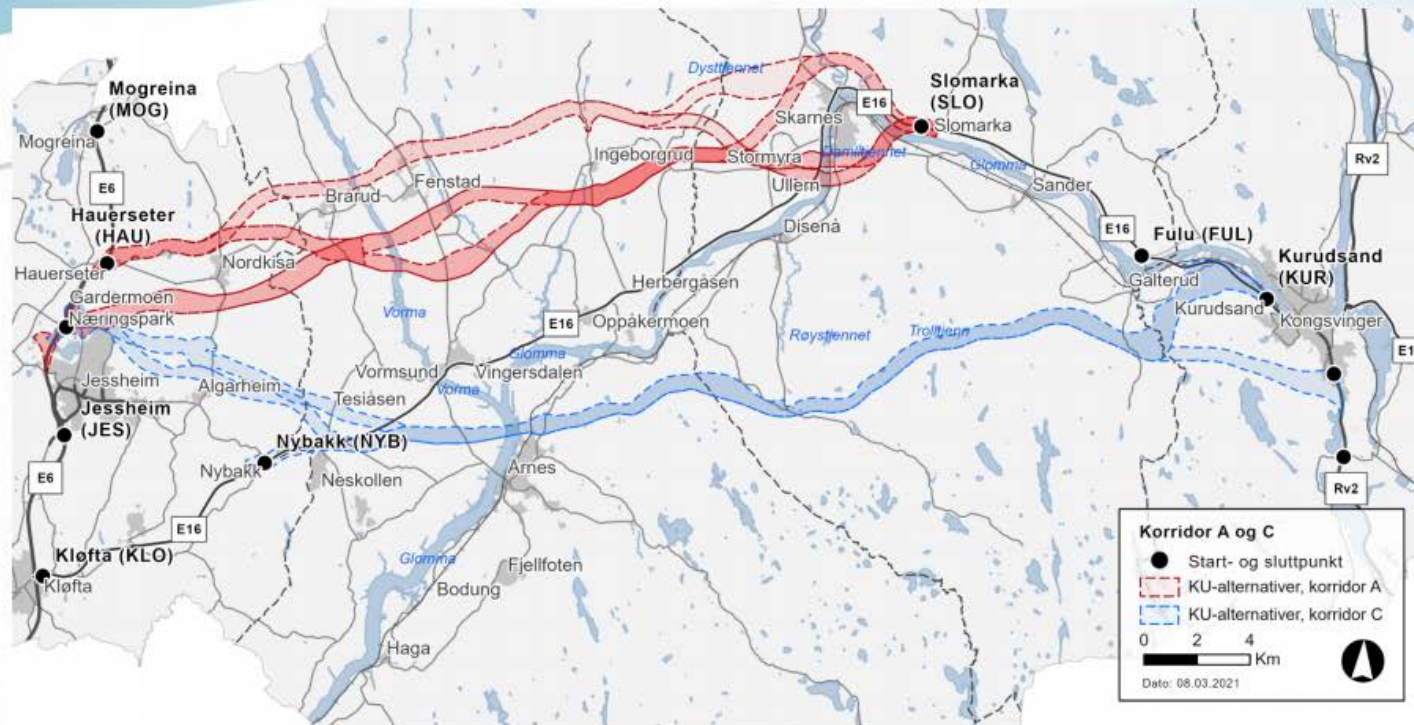
- Innkortinger og økt fartsgrenser vil gi betydelig **reduksjon i reisetider**
- Redusert kjøretid **opp mot 25-30 minutter**
- Innkorting totalt ca. **10 km**
- Tunnel under Gjøvik vil **frigi bykjernen og strandsonen til byutvikling**
- **Større effektivitet og forutsigbarhet for næringstransport til Oslo/Europa/Verden**
- **Knytter Mjøsbyene sammen**
- **Øker bo- og arbeidsmarkedet i innlandet**
- **økt trafiksikkerhet.**
- Trasé på vestsiden av Einavatnet vil **korte ned kjørelengden, øke hastighet** og vil **skåne** viktige **jordbruksområder.**
- **Reduserte kostnader og økt sannsynlighet for gjennomføring** ved koordinert utbygging Rv. 4 og E6.



Prosjektstatus E16 Kongsvinger

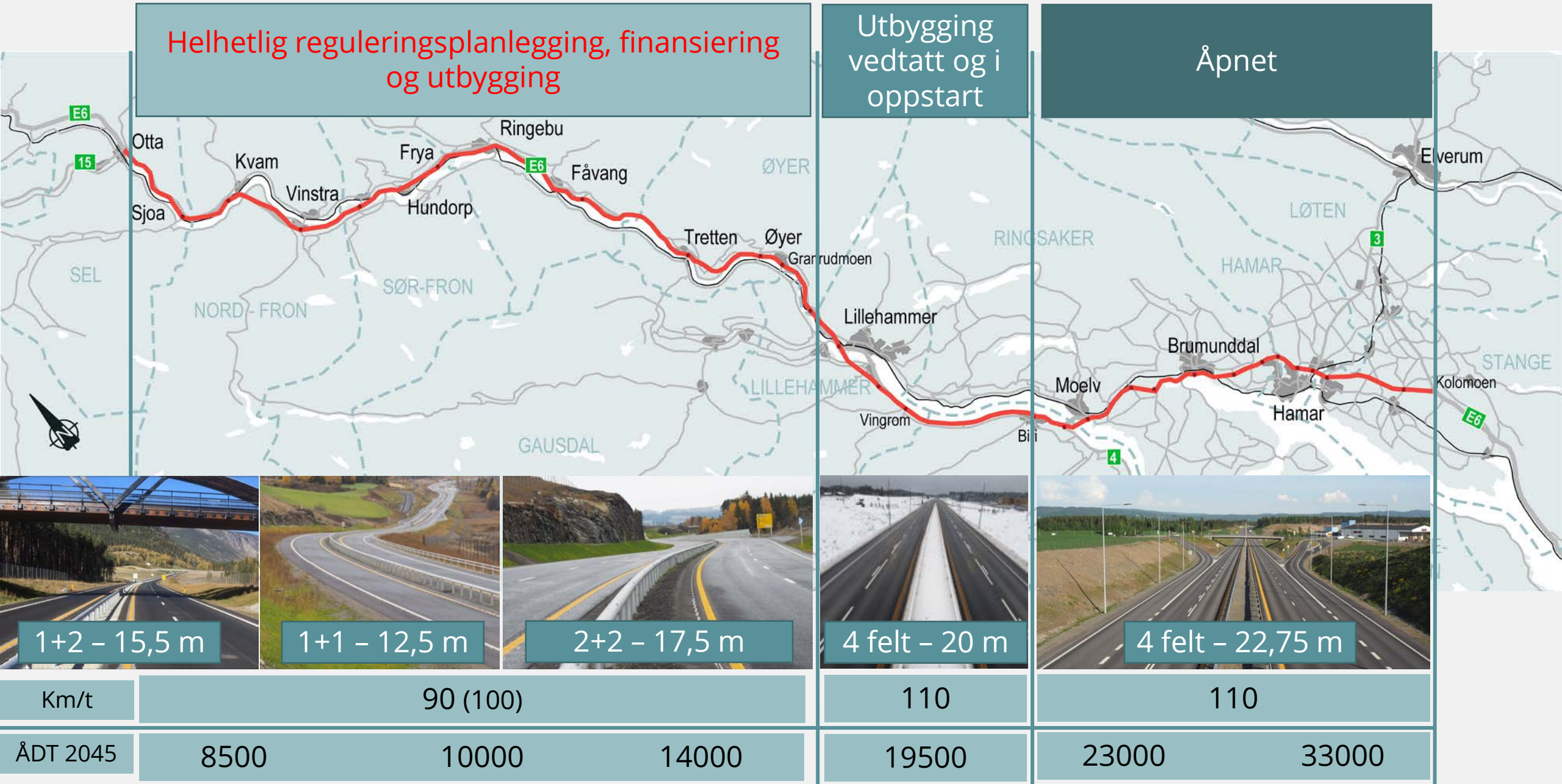


FAGLIG ANBEFALING



Prosjektstatus E6 Innlandet – 180 km

N



Reg.planvedtak Q2 2022
JV BESX/Rizzani har vunnet anbudet
Byggestart Q3 2022

Reg.planvedtak Q4 2021
AF Gruppen AS har vunnet anbudet
Byggestart Q2 2022

Planvedtak Q3 2020
Reguleringsplan vedtatt
Entreprenørkonkurranse pågår
Byggestart Q3 2021

Nybygd veg - TS vurderinger

Mål om planvedtak 2022
Byggestart avhenger av planvedtak,
prioritet i Nye Veier samt finansiering
og Stortingsbehandling

Nybygd vei

Reg.planrevisjon 2021/22
Forøvrig som Øyer-Frya

Utbygging vedtatt og i oppstart

Helhetlig reguleringsplanlegging, finansiering og utbygging

11 km

23 km

10 km

9 km

40 km

34 km

12 (9) km



Lokale ringvirkninger av ny E6 Kolomoen–Moelv

Utarbeidet for Nye Veier februar 2021



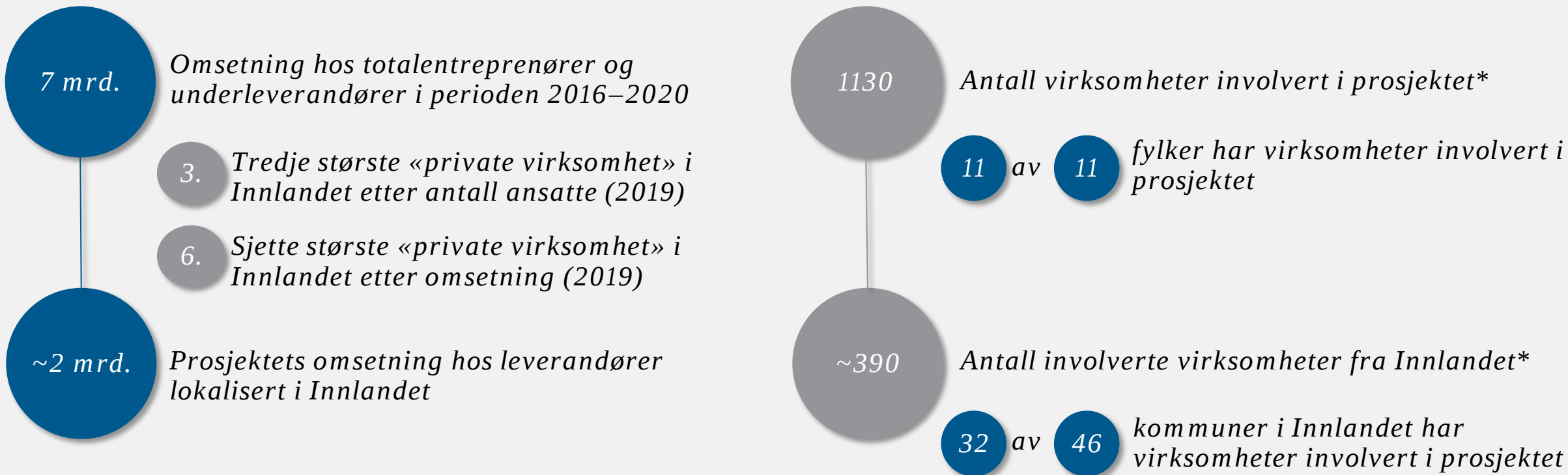
Lokale ringvirkninger av E6 Kolomoen–Moelv

- Veiprojektet ny E6 Kolomoen–Moelv er beregnet å være samfunnsøkonomisk lønnsomt.
- 43 kilometer med firefelts veg gir en innsparing i reisetid på 9 minutter.
- Den sparte reisetiden har stor nytte for de mange brukerne av veien, og kan skape et mer dynamisk bo- og arbeidsmarked i Innlandet.
- Prosjektets virkninger for lokalt næringsliv i anleggsfasen er ikke inkludert i de samfunnsøkonomiske analysene.
- På oppdrag for Nye Veier har Oslo Economics sett nærmere på ringvirkningene av anleggsprosjektet ny E6 Kolomoen–Moelv.

*Ny E6 Kolomoen–
Moelv er et
samfunnsøkonomisk
lønnsomt prosjekt...*

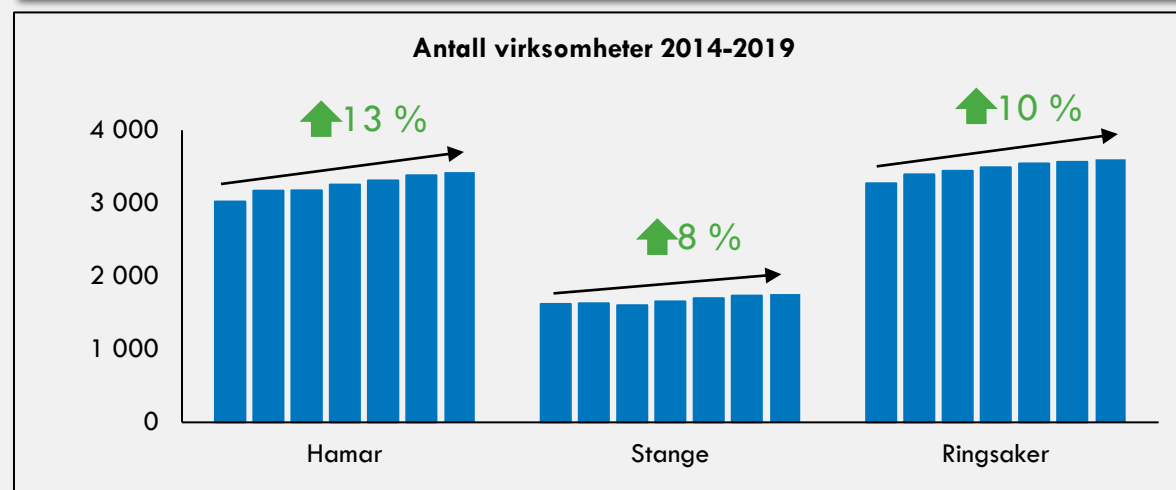
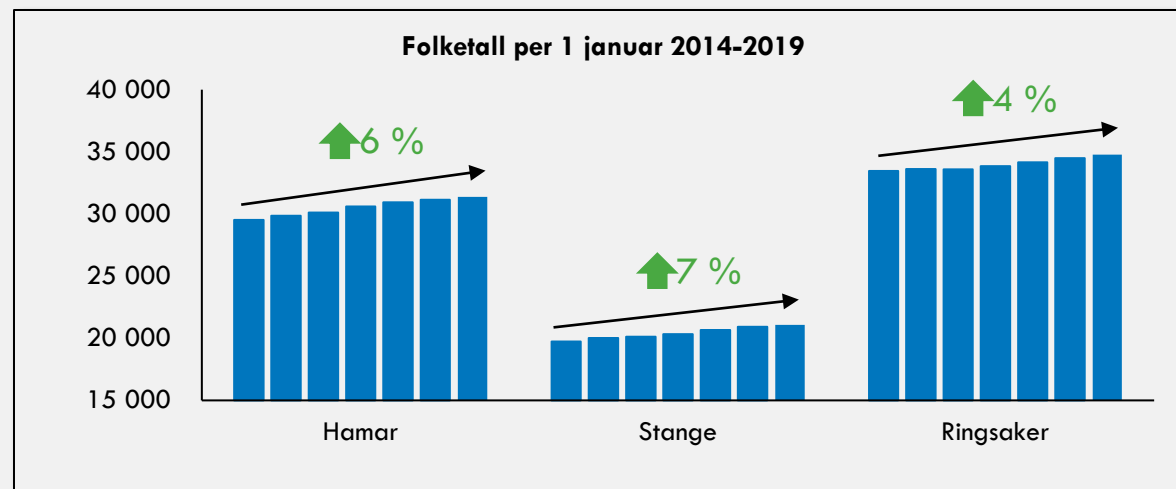
*...med potensielle
ringvirkninger
for lokalt
næringsliv også i
anleggsperioden*

Ny E6 Kolomoen–Moelv – Oppsummert



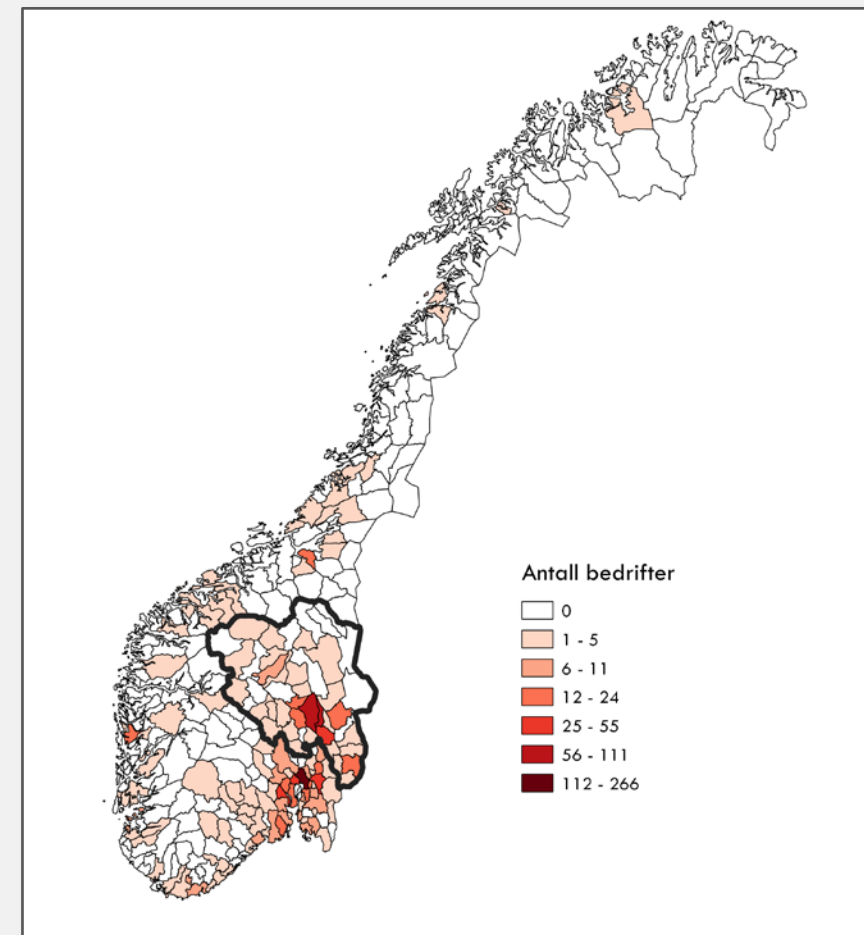
Veiprosjektet går gjennom kommuner i vekst

- I perioden 2014–2020 har Hamar, Stange og Ringsaker opplevd både befolkningsvekst og vekst i antall virksomheter
- Befolkningen har vokst med 4–7 %
- Antall virksomheter har vokst med 8–13 %
- Alle tre kommunene har opplevd vekst i antall nyetablerte virksomheter per år



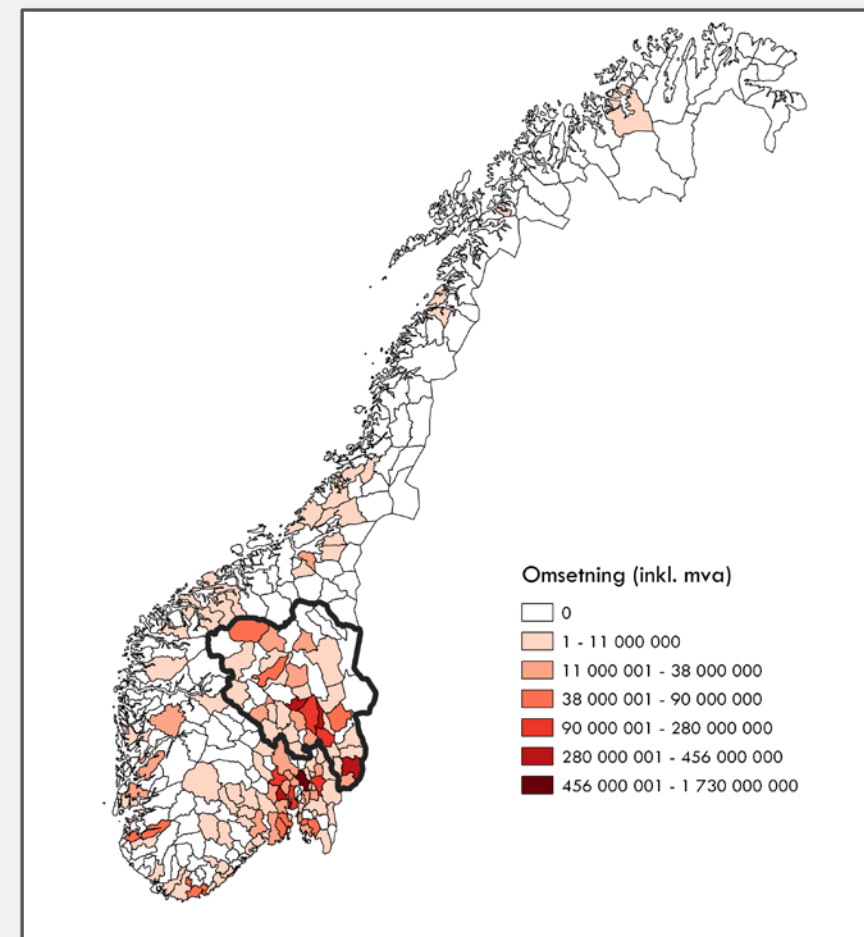
Veiprosjektet involverer virksomheter fra 11 av 11 fylker

- Prosjektet ny E6 Kolomoen–Moelv har et bredt nedslagsfelt
- Rundt 1130 virksomheter er i større eller mindre grad involvert i prosjektet, gjennom
 - anleggsarbeid
 - vareleveranser
 - tjenesteleveranser
- Én av tre virksomheter er lokalisert i Innlandet



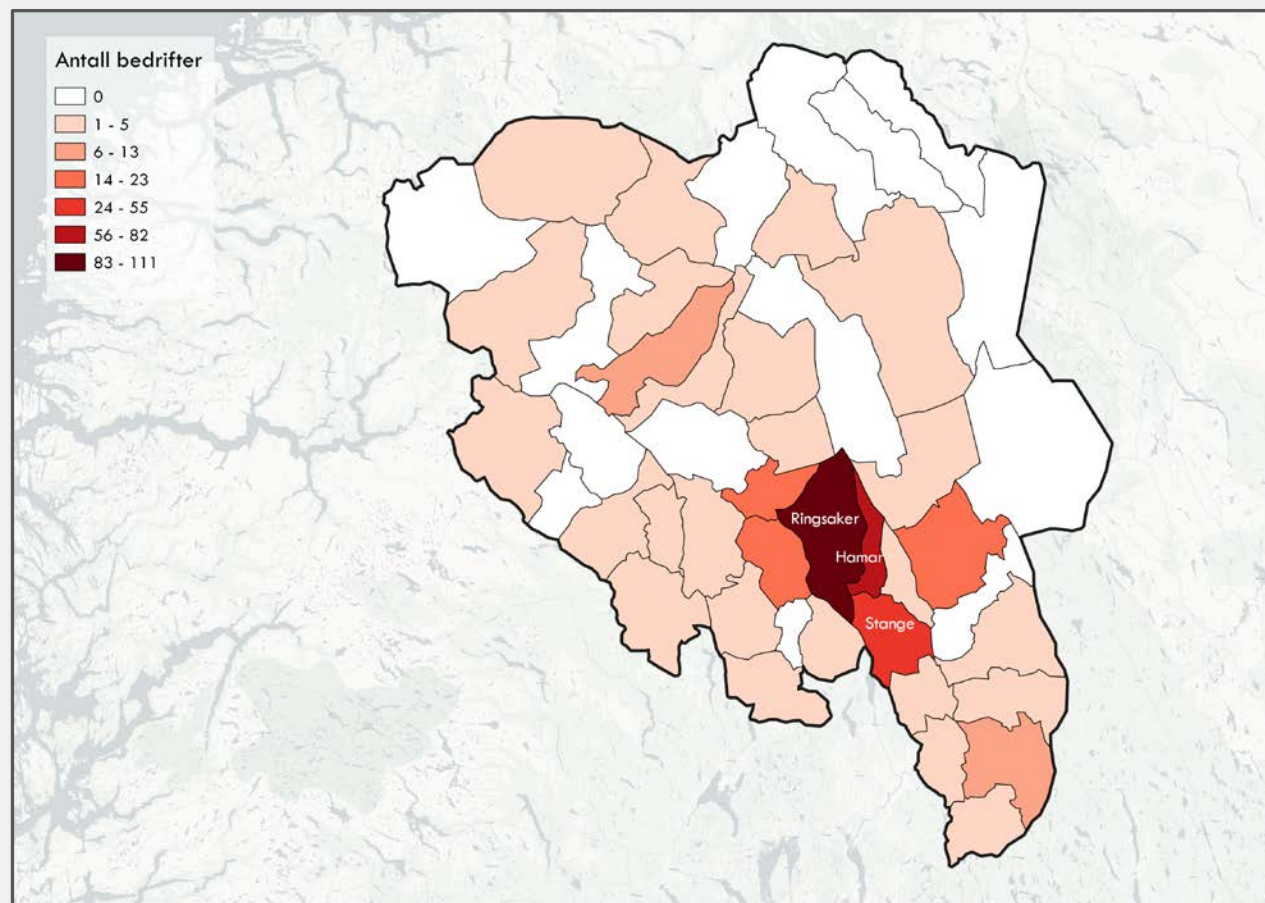
Omsetningen er konsentrert hos virksomhetene på Østlandet

- Prosjektet ny E6 Kolomoen–Moelv har et bredt nedslagsfelt
- Rundt 1130 virksomheter er i større eller mindre grad involvert i prosjektet, gjennom
 - anleggsarbeid
 - vareleveranser
 - tjenesteleveranser
- Én av tre virksomheter er lokalisert i Innlandet
- Virksomheter fra Innlandet står for nesten 40 prosent av omsetningen



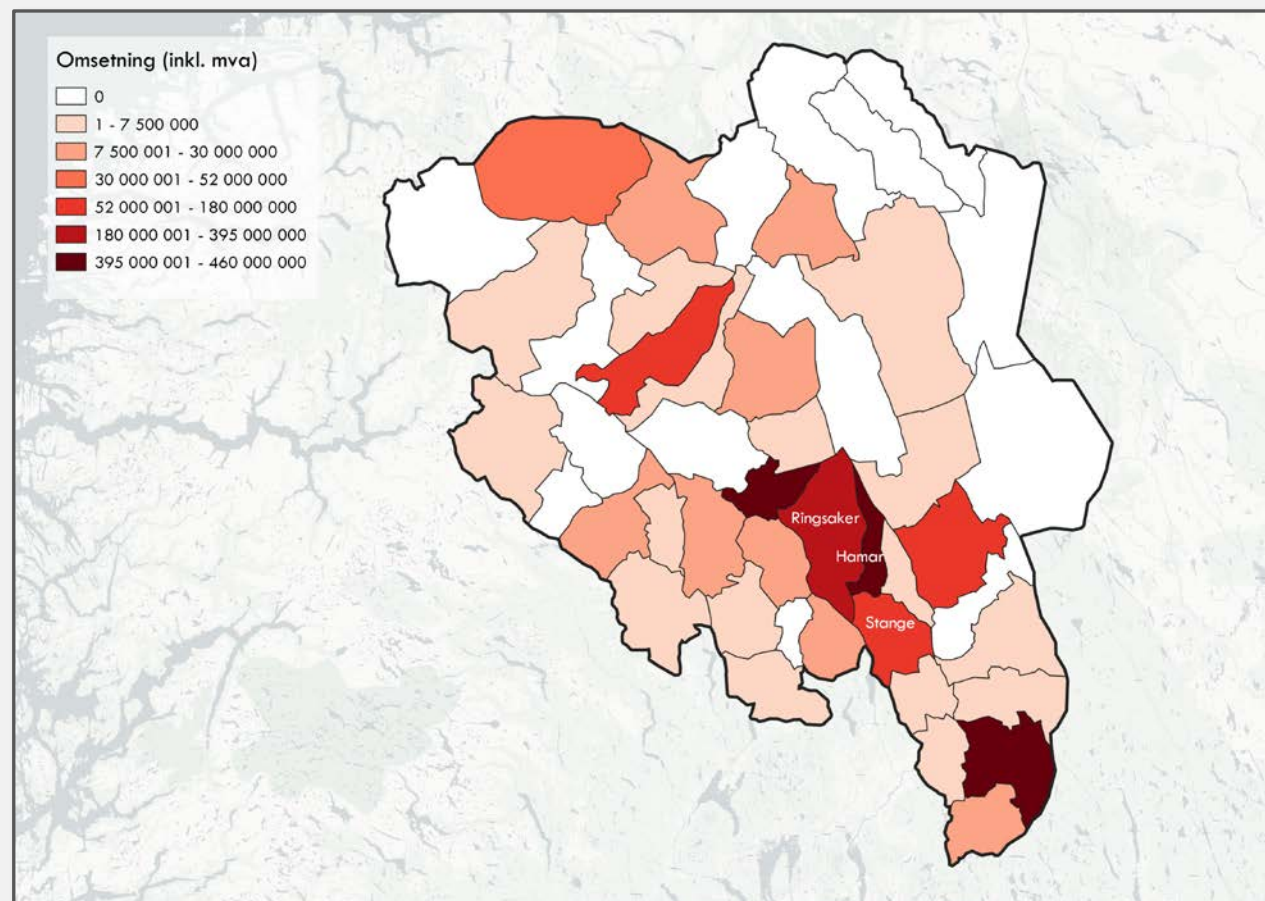
Virksomheter fra store deler av Innlandet er involvert i prosjektet

- 386 av de involverte virksomhetene i på E6 Kolomoen–Moelv er lokalisert i Innlandet, hvorav
 - 111 i Ringsaker kommune
 - 82 i Hamar kommune
 - 55 i Stange kommune



Kommuner tett på prosjektet har den største omsetningen

- 386 av de involverte virksomhetene i på E6 Kolomoen–Moelv er lokalisert i Innlandet, hvorav
 - 111 i Ringsaker kommune
 - 82 i Hamar kommune
 - 55 i Stange kommune
- Sammen med Lillehammer, Hamar og Kongsvinger, er omsetningen størst i Stange og Ringsaker



En betydelig del av totalomsetningen knyttet til ny E6 Kolomoen–Moelv tilfaller Innlandet



Ansatte på anlegget er en potensiell ressurs for lokalt næringsliv

*Opptil 33 mill.
kr. i potensiell
omsetning for
lokalt
næringsliv per
år*

*Anslag på
daglig forbruk
på 180 kroner*

*Anslagsvis 750
personer
bosettes lokalt
under anleggs-
perioden*

- Anleggsarbeidet til ny E6 Kolomoen–Moelv øker antall bosatte lokalt under anleggsperioden.
- Opp mot 750 personer bor og jobber på anlegget 5 dager i uken i 50 uker i et år med full drift.
- Forbruksforskningsinstituttet SIFO anslår at månedlige forbruksutgifter for menn i alderen 18–50 er på 5 380 kroner. Dette tilsvarer 180 kroner per dag.
- Gitt disse forutsetningene, eksisterer det et potensial på opptil 33 mill. kr. i økt konsum med handel fra lokalt næringsliv.

Metode og data for beregning av lokale virkninger

Datagrunnlag

Beregningene er i hovedsak basert på bokførte inngående fakturaer knyttet til E6 Kolomoen–Moelv Nye Veier, Hæhre og Veidekke for perioden 2016–2020.

Ved bruk av Oslo Economics' bedriftsdatabase, Brønnøysund-registrene og leverandørenes organisasjonsnummer har vi supplert datagrunnlaget med informasjon om leverandørenes kommune, fylke og næring (NACE-kode).

På grunn av manglende data har vi simulert næringssammensetning og geografisk spredning for underleverandører til PEAB, basert på gjennomsnittet for Hæhre og Veidekke.

Alle omsetningstall er inkludert mva.

Om klassifiseringen av virksomheter

Leverandørene inkluderer alt fra butikker til store anleggsselskaper. Vi har etter beste evne, og med bistand fra Veidekke og Hæhre, forsøkt å klassifisere leverandørene ut ifra om de utfører arbeid på anlegget, eller ikke. Mens virksomheter som er leid inn for å drive eksempelvis lastebiltransport og oppmåling vil falle i kategorien «anleggsarbeid», vil leverandører av rør og armering med mer som brukes på anlegget falle i kategorien andre «vare/tjenestekjøp».

Om beregningen av sysselsettingseffekter

Sysselsettingseffekt blant underleverandører til prosjektet er beregnet med utgangspunkt i gjennomsnittlig omsetning (ekskl. mva) per ansatt («sysselsettingsfaktoren») i de respektive næringene (femsifret NACE) for perioden 2017–2018. Faktoren er justert for fylkesvis variasjon i omsetning per ansatt. Datagrunnlaget er regnskap fra alle norske regnskapspliktige selskap. Sysselsetting beregnes ved å dele utbetalinger (ekskl. mva) til enkeltleverandører på sysselsettingsfaktoren. Omregning til årsverk er gjort med utgangspunkt i statistikk om årsverk og sysselsatte på næringsnivå, fra Nasjonalregnskapet (SSB).

Om beregningen av potensial for lokalt næringsliv

Til å illustrere potensialet for lokalt næringsliv, har vi støttet oss på data fra Forbruksforskningsinstituttet SIFO på månedlige forbruksutgifter for menn i alderen 18–50. Det er usikkerhet knyttet til hvor representativt dette er for en gjennomsnittlig anleggsarbeider i perioden vedkommende bosettes lokalt. Vi har også støttet oss på vurderinger fra Nye Veier på antall anleggsarbeidere på anlegget og antall dager i uken arbeidet foregår i snitt i et år med full drift. Dersom disse forutsetningene endres, vil resultatet som belyser potensialet til lokalt næringsliv endres tilsvarende.

Helhetlig og sammenhengende utbygging av 43 km E6



- Norgeshistoriens lengste sammenhengende firefelts motorveiprosjekt for 110 km/t
- Levert 43 km firefelts motorvei for 110 km/t på 40 måneder
- Åpnet 8 mnd. før tiden
- Tre delåpninger har gitt tidlig nytte til trafikanten
- 155 lærlinger inkl. Håkon som stod for åpningen
- Prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt



Prosjektet har god måloppnåelse for samfunnet



- Trafikksikkerhet – fra to dødsulykker i året til null
- Redusert reisetid med minst 9 minutter
- Fra hverdagskø til null kø og full forutsigbarhet
- Bygger sammen Innlandet – knytter sammen en befolkning på 200000 til et felles bo- og arbeidsmarked
- Bygger sammen landet



