

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Deres ref	Saksbehandler	Arkiv	Dato
15/1169	FHO	2016/84-111	28.08.2017

E6 Ringebu – Otta. Muligheter for reduserte kostnader og økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Innledning

Nye Veier AS viser til brev av 15. august 2017 og oversender med dette forslag til endringer for reduserte kostnader og økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet for prosjektet E6 Ringebu – Otta, etappe 2, delt opp i strekningene Ringebu – Frya og Sjøa – Otta.

Med tidsfrist på to uker er det begrenset hva Nye Veier har kunnet gjennomføre av utredninger og analyser. Med referanse til Nasjonal transportplan legger Nye Veier til grunn at arbeidet med å redusere kostnader og øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av vegprosjekter vil bli svært viktig i de kommende årene. Nye Veier AS arbeider kontinuerlig med optimaliseringer av nytte-/kost-forholdet av egen prosjektportefølje, og selskapet har derfor på kort varsel vært i stand til å omdisponere og mobilisere svært gode fagfolk til dette arbeidet. Vi er trygge på våre konklusjoner og anbefalinger.

Nye Veier AS vil gjerne dele observasjoner og forslag til løsninger med Samferdselsdepartementet og med Statens vegvesen.

Prosjektets mål

Transportsystemet i Mjøsregionen og Gudbrandsdalen er viktig både i nasjonal og regional sammenheng. Trafikkmengden varierer over året og sommertrafikken er vesentlig høyere enn gjennomsnittlig ÅDT. Det ordnede samfunns målet for KVVU-/KS1-prosessen i Gudbrandsdalen: *En livskraftig Gudbrandsdal der trafiksikker transport legger til rette for positiv utvikling innen befolkning og sysselsetting.*

Samfunns målet og delmålene i konseptvalgutredningen for Gudbrandsdalen samsvarer godt med Nye Veiers mål om å redusere antall drepte og hardt skadde, samt å utvide felles bo- og arbeidsmarkedsregioner. Ønsket om helhetlig utbygging og større kostnadseffektivitet er tydelig.

Gjennomføring av oppdraget

Nye Veier har tilnærmet seg bestillingen fra Samferdselsdepartementet på samme måte som selskapet arbeider med optimalisering av prosjekter i egen utbyggingsportefølje. Gjennom en

god gjennomføringsstrategi, helhetlig utbygging, større kostnadseffektivitet og optimaliserte løsninger leveres ny og effektiv veginfrastruktur raskere til vegbrukeren. Dette gir økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet av veginvesteringene. Nye Veier har arbeidet med både å redusere kostnader og øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten.

Verdianalysemetodikken brukes systematisk av Nye Veier for å redusere kostnader og optimalisere prosjektene. Metodikken går ut på å systematisk vurdere om prosjektets mål kan løses enklere og bedre, til tilnærmet samme kvalitet og uten at nytteverdi går tapt. Metoden er omtalt i Statens vegvesen sine håndbøker. I likhet med mange av prosjektene i Nye Veiers portefølje har Nye Veier funnet betydelige muligheter for innsparinger på dette prosjektet.

De viktigste prissatte elementene i samfunnsøkonomisk lønnsomhet er reduserte ulykkeskostnader og redusert reisetid. Nye Veier har på flere av prosjektene i porteføljen sett stor nytteforbedring av økt hastighet. Dette gjør seg også gjeldende på dette prosjektet. Tallene mener vi er oppsiktsvekkende høye.

Analyser og resultater

Regulert trasé er lagt til grunn på strekningen Gunstadmoen – Frya og Sjoa – Otta. På grunn av konfliktpunkter, innsigelser og kostnader er det vurdert tre traséalternativer fra Elstad til Gunstadmoen.

Nye Veier har også utført en overordnet analyse av alle planalternativene samtidig som vi har gjort en vurdering av innsigelsene som lå til grunn i meglingsprosessene i regi av Fylkesmannen i 2011 og 2012. Selskapet har konkret vurdert to linjer i dagen og ett tunnelalternativ. Tunnelalternativet var inne i tidlig planfase, men ble valgt bort på grunn av kostnader. Dette bildet har endret seg dramatisk og ei linje med tunnel forbi Ringebru synes nå å være det rimeligste alternativet. Tunnelalternativet vil sannsynligvis også kunne gjennomføres uten innsigelser knyttet til jordvern og naturmiljø. Det var ikke knyttet innsigelser til tunnelalternativet forbi Ringebru i den vedtatte konsekvensutredningen, når vi ser bort fra kostnadsinnsigelsen fra Statens vegvesen den gangen.

I Nasjonal transportplan 2018-2029 er kostnaden for Etappe 2 Elstad-Frya og Sjoa-Otta 4,3 mrd 2017-kroner, noe vi har måttet anta er for det ytre alternativet forbi Ringebru. Nye Veier har beregnet totale projektkostnader til 3,2 mrd for et veialternativ i dagen.

Tunnelalternativet kommer klart mest gunstig ut med en total kostnad på 2,9 mrd 2017-kroner. Det vil si en reduksjon på 32 % fra gjeldene kostnadsoverslag. Tunnelalternativet er ikke i konflikt med vedtatt kommunedelplan. Det er behov for mindre planendringer. Sidevegstiltak og øvrige tiltak er redusert. Kapasitet og hastighet på vegnettet blir like god som med en dagløsning. Tunnelalternativet vil kunne redusere beslaget av dyrka mark betydelig.

Kostnads kalkylene er basert på verdianalysene og på konservative anslag fra våre pågående prosjekter. Kalkylene er basert på priser i markedet og kalkulerte slutt kostnader for Nye Veiers kontrakter i Mjøsområdet.

Nye Veier har videre vurdert en firefeltsløsning (110 km/t) på hele strekningen fra Elstad til Otta. Ekstra kostnader for å oppgradere til smal firefelts veg på strekningen er i underkant av 0,5 mrd 2017-kroner. Tunnelene på strekningen Frya – Sjoa må sannsynligvis uansett oppgraderes med doble tunnellop når trafikken øker. Disse kostnadene ligger ikke inne i våre beregninger.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Statens vegvesen opplyser at med dagens kostnadsoverslag er netto nytte per budsjettkrone beregnet til -0,62. Nye Veiers beregning for veg i dagen gir netto nytte per budsjettkrone på -0,4 mens tunnelalternativet gir -0,3.

Alternativet med smal firefelts veg med fartsgrense 110 km/t gir den klart beste samfunnsøkonomiske lønnsomheten av alle alternativene. Trafikantnyttene på hele strekningen blir omtrent tre ganger så høy dersom hastigheten økes fra 90 km/t til 110 km/t. Netto nytte per budsjettkrone går da fra å være negativ til å bli klart positiv.

Forslag til gjennomføringsmodell

Vi foreslår en gjennomføringsstrategi som innebærer én totalentreprise for hele strekningen, med tidlig involvering av entreprenør og påfølgende samspill mellom byggherre og entreprenør. Nye Veier mener denne metodikken gir betydelige *reduserte kostnader, raskere ferdigstilling, redusert konfliktnivå og mer forutsigbar sluttkostnad*, uten å redusere kvaliteten og den samfunnsøkonomiske nytten.

Nye Veier foreslår også at en rykker tilbake og gjennomfører en «områderegulering» for vårt anbefalte forslag for å sikre reguleringsvedtak på traseen med handlingsrom for å utvikle gode tekniske løsninger sammen med entreprenør i neste fase.

Prosjektet E6 Ringeby – Otta kan bli et demonstrasjonsprosjekt for kostnadsreduksjon og økt samfunnsnytte av samferdselsinvesteringer. Nasjonal transportplan 2018-2029 legger til grunn fleksibel bruk av standarder og normaler. Prosjektet Ringeby – Otta er et godt prosjekt for å teste ut nye løsninger og tilpassede standardkrav for å sikre at samfunnets ressurser utnyttes på best mulig måte.

Konklusjon og anbefaling

Nye Veier har gjennomgått planmaterialet for E6 Ringeby – Otta, etappe 2 delt opp i strekningene Ringeby – Frya og Sjøa – Otta. Selskapet har identifisert store muligheter for kostnadsbesparelser.

Selskapets kostnadsanalyse inkludert optimaliseringer viser en sannsynlig total kostnad for Elstad-Otta (90 km/t) med tunnelalternativ forbi Ringeby sentrum vil koste 2,9 mrd 2017 kroner. Det er en reduksjon på 32%, til sammen 1,4 mrd kroner.

Videre har Nye Veier beregnet den økte samfunnsøkonomiske nytten av å bygge en firefeltsløsning (110 km/t) tilpasset lavtrafikk. Den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av dette alternativet er positiv og vesentlig høyere enn for alle andre alternativer. Verdien av økt trafikantnytte sett opp mot kostnader for tilrettelegging bør vurderes nærmere. Nasjonal transportplan 2018-2029 legger til grunn fleksibel bruk av standarder og normaler. Prosjektet Ringeby – Otta er et godt prosjekt for å teste ut nye løsninger og tilpassede standardkrav for å sikre at samfunnets ressurser utnyttes på best mulig måte. Prosjektet E6 Ringeby – Otta kan bli et demonstrasjonsprosjekt for kostnadsreduksjon og økt nytte av samferdselsinvesteringer.

Nye Veier anbefaler å legge til grunn tunnelalternativet forbi Ringeby og starte en ny overordnet reguleringsprosess med dette alternativet som grunnlag. I den forbindelse bør firefeltsløsning forberedt for hastighet 110 km/t utredes.

For å sikre at prosjektet kan gjennomføres til en kostnad på under 3 mrd. er det viktig med tidlig og godt samarbeid mellom regulerende myndighet, byggherren og bransjen. Løsningsvalg og kostnader henger sammen.

Med vennlig hilsen
Nye Veier AS

Ingrid Dahl Hovland
Administrerende direktør

Finn Aasmund Hobbesland
Direktør for planprosesser og samfunnskontakt

Dokumentet er elektronisk signert