

Porteføljestyring i Nye Veier

Øystein Engedal

Leder Virksomhetsstyring

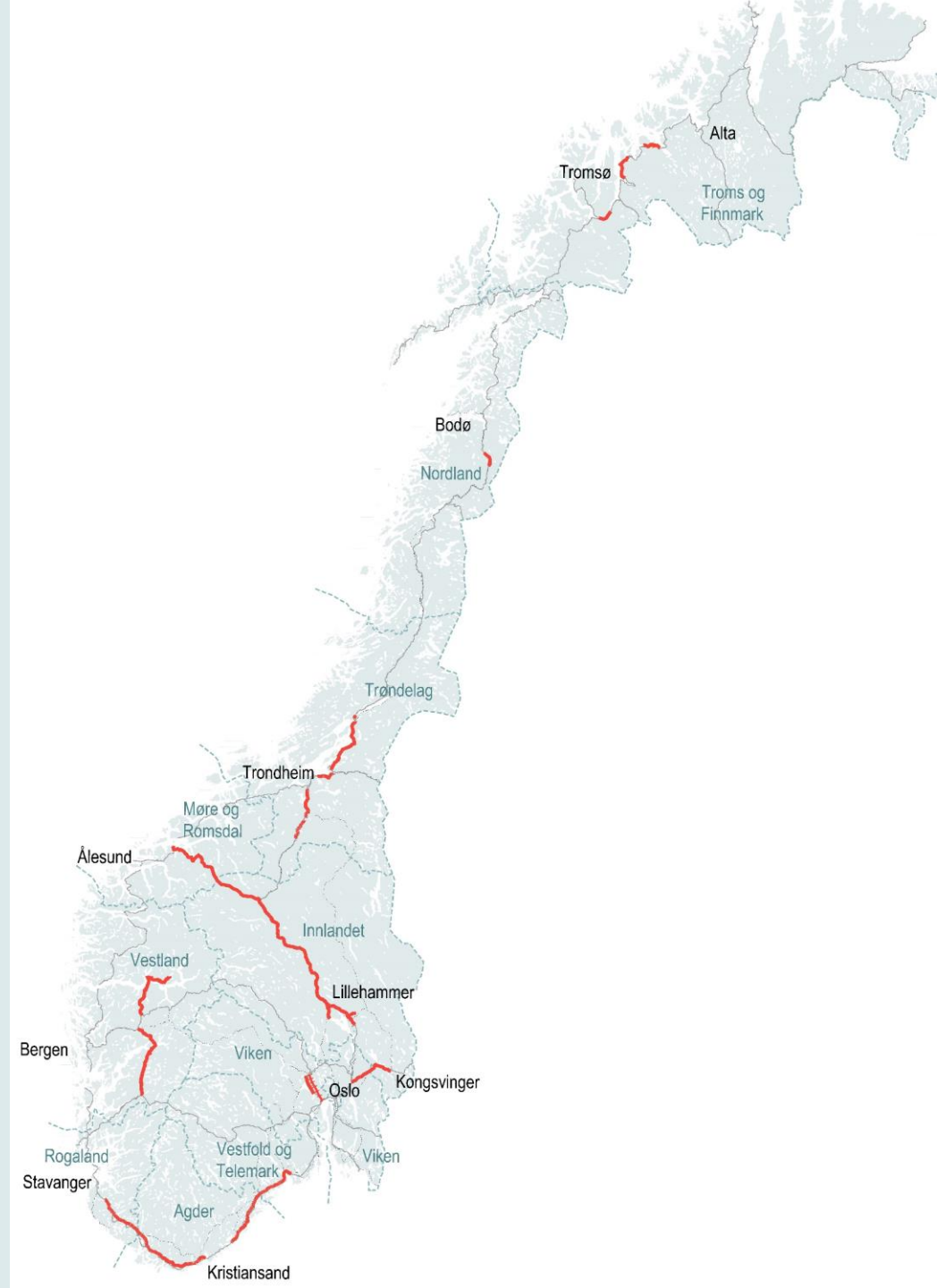


Agenda

- Resultater
- Prosjektutvikling
- Porteføljestyling
- Konkrete eksempler

Nye Veier AS

- Etablert 1. januar 2016
- Heleid av Samferdselsdepartementet
- Finansiering på ~6 mrd. NOK årlig
- Hovedkontor i Kristiansand
- Prosjektkontorer der hvor vi bygger
- 167 ansatte



Hva vi har klart



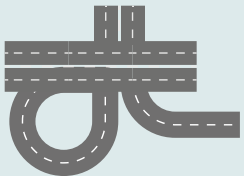
17 %
kostnadsbesparelse
i åpnete prosjekt
(6,3 mrd. kr)



27 %
reduisert
klimagassutslipp



17 %
reduisert
arealbeslag



121 km
trafiksikker vei
åpnet



47 minutter
Reisetidsbesparelse

Hva vi skal klare



51 mrd. kr
reduserte
kostnader i
samlet portefølje



Alle prosjekt
>500 MNOK
skal **miljøsertifiseres**
og ha **høye klimakrav**

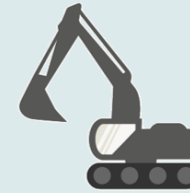


5,6 mrd. kr
reduisert kostnad i
Nye Veiers første
fellesprosjekt

Hva har våre resultater
med dette å gjøre?



Et prosjekt blir til



Før BP1

BP1 – BP2

BP2 – BP3

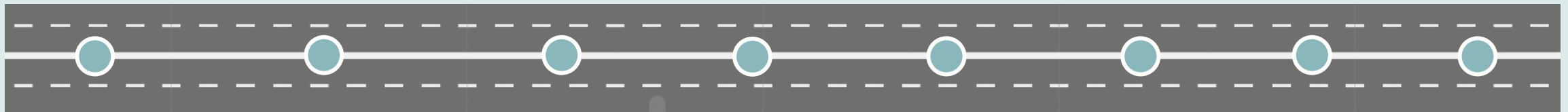
BPx

BP3 – BP6

BP6 – BP7

BP7

Etter BP7



Nasjonal transportplan (NTP)

Vi spør oss: «Hvilket problem skal løses på den aktuelle strekningen?»

Reguleringsplan
Optimalisering av prosjekt

Veiutbyggings-avtale

Kontrahering
Klargjøring og optimalisering

Utbygging

Veiåpning

Drift av vei

Porteføljestyring



Viktige elementer i porteføljestyringen

- Utnytte midlene best mulig
- Tydelige rammer
- Likviditetsstyring
- Porteføljestyring i alle faser – ikke bare i prioriteringstidspunktet.



En portefølje i utvikling








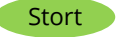




- Utvikling i kontekst
- Forutsigbarhet gjennom alle faser
- Helhetlig utvikling



Fornøyde lokalpolitikere under åpning av E39 Kristiansand – Mandal
Foto: Nye Veier



Kriterier for porteføljestyring

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

Prissatte virkninger ivaretar blant annet:

Nytte:

- Besparelser i reisetid for ulike trafikanter og gods
- Sparte reisekostnader
- Økt trafikksikkerhet (sparte ulykkeskostnader)
- Økt komforteffekt
-

Kostnader:

- Utbyggingskostnader
- Kostnader til drift og vedlikehold
- Miljøulemper
- ...

Risiko ikke-prissatte:

- Spesielt viktige naturtyper
- Nærrekreasjon
- Estetiske verdier
- Kulturarv
- Forsynende tjenester

Fakta som beslutningsunderlag

Tabell 71 Anslag på prissatte virkninger for strekningene der dette er beregnet, mrd. 2024-kroner

Strekning	Mrd. 2024-kr							NNB	NNK ²⁾
	Anleggs-kostnad inkl. mva.	Brutto nytte	Netto nytte	Trafikant-nytte, person-reiser	Trafikant-nytte, gods	Ulykkes-kostnader	Klima-kostnader		
1 E16 Kongsvinger-E6 ¹⁾									
2 E18 Tvedestrand-Bamble	15,3	8,3	-6,1	6,6	1,6	0,6	-0,5	-0,5	-0,5
3 E18 Arendal-Grimstad	8,6	4,8	-3,6	4,1	1,0	0,1	-0,3	-0,5	-0,5
4 E18 Ytre ringvei	6,6	10,5	1,7	6,7	3,9	0,3	-0,1	0,2	0,2
5 E39 Lyngdal-Ålgård	40,0	46,6	0,8	21,6	23,1	2,1	-0,2	0,0	0,0
6 Rv. 13 Skare-Sogndal									
7 Rv. 4 Hunndalen-Mjørsbrua	4,8	5,4	0,1	3,1	2,1	0,3	-0,1	0,0	0,0
8 Rv. 25 Hamar-Leten	1,6	0,5	-0,9	0,1	0,2	0,2	-0,1	-0,8	-0,7
9 E6 Moelv-Øyer ²⁾	7,1	4,9	-1,3	3,0	1,5	0,4	-0,1	-0,3	-0,2
10 E6 Øyer-Otta	5,0	2,5	-2,1	1,3	1,1	0,3	-0,1	-0,5	-0,5
11 E6/E136 Otta-Dombås-Vestnes									
12 E6 Ulsberg-Melhus ²⁾	16,4	15,2	-2,3	7,5	7,6	0,7	-0,5	-0,2	-0,2
13 E6 Åsen-Steinkjer	12,1	8,6	-4,0	5,6	2,9	0,6	-0,3	-0,4	-0,4
14 E6 Sørøya-Borkåmo	1,4	0,4	-0,8	0,2	0,2	0,1	-0,0	-0,8	-0,8
15 E6 Nordkjostad-Hatteng	1,6	0,5	-1,0	0,3	0,2	0,0	-0,0	-0,8	-0,8
16 E6 Olderdalen-Langslett	1,6	0,9	-0,6	0,5	0,4	0,0	-0,0	-0,5	-0,5
Sum	122,1	109,2	-19,8	60,6	46,0	5,7	-2,5	-0,2	-0,2
17 Ringeriksporteføljen ²⁾	53,6	21,4	-16,9	17,5	3,9	0,4	-0,2	-0,5	-0,5
E16 Skaret-Ve	13,9	10,6	0,4	6,5	3,8	0,5	-0,1	0,1	0,1
Ringeriksbanen ²⁾	39,7	11,4	-17,9	11,4	0,1	0,0	-0,1	-0,7	-0,7

¹⁾ Det pågår nå en planprosess på kommunedelplan-nivå med mål om å løse opp i uenighet og innsigelser lokalt. Pga. usikkerhet rundt trasé og løsning er det ikke gjort nye beregninger av prissatte virkninger i forbindelse med dette oppdraget. Tidligere beregninger og vurderinger av anbefalt alternativ (CN40) fremgår ellers av kapittel 7, 8 og 10, der dette er gjennomført på identisk metodikk som øvrig portefølje.

²⁾ NNK for summen av stekingene 1-16 er et vektet gjennomsnitt.

³⁾ Beregningen gjelder prosjektet Moelv-Roterud.

⁴⁾ Beregningen gjelder E6 Ulsberg-Kvål, utenom prosjektet E6 Berkåk-Vindåsliene som er under utbygging i 2025.

⁵⁾ Da Ringeriksporteføljen har svært lang byggetid er forventet åpningsår forskjøvet (til 2037) sammenlignet med beregninger for øvrig portefølje (2029).

⁶⁾ Nye Veier opererer med merverdiavgift på alle sine prosjekter, også på bandedelen av fellesprosjektet. Investeringsbeløpet for bane uten merverdiavgift er 32,2 mrd. 2024-kroner. Klimakostnader fra anleggsmaskiner under utbygging av jernbaneprojektet er ikke inkludert i beregningen.

¹⁾ Beregningen gjelder prosjektet Moelv-Roterud.

²⁾ Beregningen gjelder E6 Ulsberg-Kvål, utenom prosjektet E6 Berkåk-Vindåsliene som er under utbygging i 2025.

prissatte virkninger for strekningene der dette er beregnet

høyt ● middels ○ lavt - Ikke tilgjengelige data

	Spesielt viktige naturtyper	Nær-rekreasjon	Estetiske verdier	Kulturarv	Forsynende tjenester
	●	●	●	●	●
	●	●	○	●	○
	●	●	○	●	●
	○	○	○	●	○
	●	-	○	●	●
	●	-	●	●	●
	○	○	○	●	●
	●	-	○	●	●
	●	-	○	●	●
	●	●	○	●	●
	●	●	○	●	●
	●	○	○	●	●
	●	○	○	●	●
	●	○	○	●	●
	●	●	○	●	●
	●	●	○	●	●
	●	●	○	●	●
	●	●	○	●	●
	●	●	○	●	●
	●	●	○	●	●

amfunnsikkerheten basert på 3R-vurderinger

erdi	Robusthet	Redundans	Restitusjon	Samlet Score
Middels	++	+++	+	6
Middels	++	+	+	4
Middels/stor	+/++	+	0	3
Middels/stor	+++	+++	0	6
iten	+	+	0	2
iten/middels	++	0	0	2
Middels	++	++	0	4
Middels	++	0	0	2
Middels	++	++	0	4
iten/middels	+	+	0	2
iten/middels	++	0	0	2
Middels	++	+/+++	0	4
Middels	++	++	0	4
tor	+++	0	+	4
iten	0	+	0	1
tor	+++	++	0	5
Middels	++	+++	-	4

17 E16 Skaret-Hønefoss



Vi vektlegger harde og myke data

Strekning	Sum prissatte virkninger		Sentrale ikke-prissatte virkninger		
	Netto nytte per krone		Samfunnsikkerhet score	Areal som berører naturmangfold dekar per km	Sum jordbruk- og naturareal dekar per km
1 E16 Kongsvinger-E6			6	-4	-452
2 E18 Tvedestrand-Bamble	-0,5		4	-7	-551
3 E18 Arendal-Grimstad	-0,5		3	-5	-428
4 E18 Ytre ringvei	0,2		6	0	-23
5 E39 Lyngdal-Ålgård	0,0		2	-67	-534
6 Rv. 13 Skare-Sogndal			2		
7 Rv. 4 Hunndalen-Mjøsbrua	0,0		4	-26	-395
8 Rv. 25 Hamar-Løten	-0,7		2	0	-429
9 E6 Moelv-Øyer	-0,2		4	-17	-458
10 E6 Øyer-Otta	-0,5		2	-35	-384
11 E6/E136 Otta-Dombås-Vestnes			2		
12 E6 Ulsberg-Melhus	-0,2		4	-36	-479
13 E6 Åsen-Steinkjer	-0,4		4	-10	-315
14 E6 Sørrelva-Borkamo	-0,8		4	-26	-531
15 E6 Nordkjosbotn-Hatteng	-0,8		1	-167	-422
16 E6 Olderdalen-Langslett	-0,5		5	-5	-111
17 Ringeriksporteføljen	-0,5		4	-41	-1016

Kostnad – og klima?!

Her kommer to eksempler

E6 Åsen – Steinkjer: Tre alternativ



a) Full utbygging
110 km/t
~19 mrd. NOK

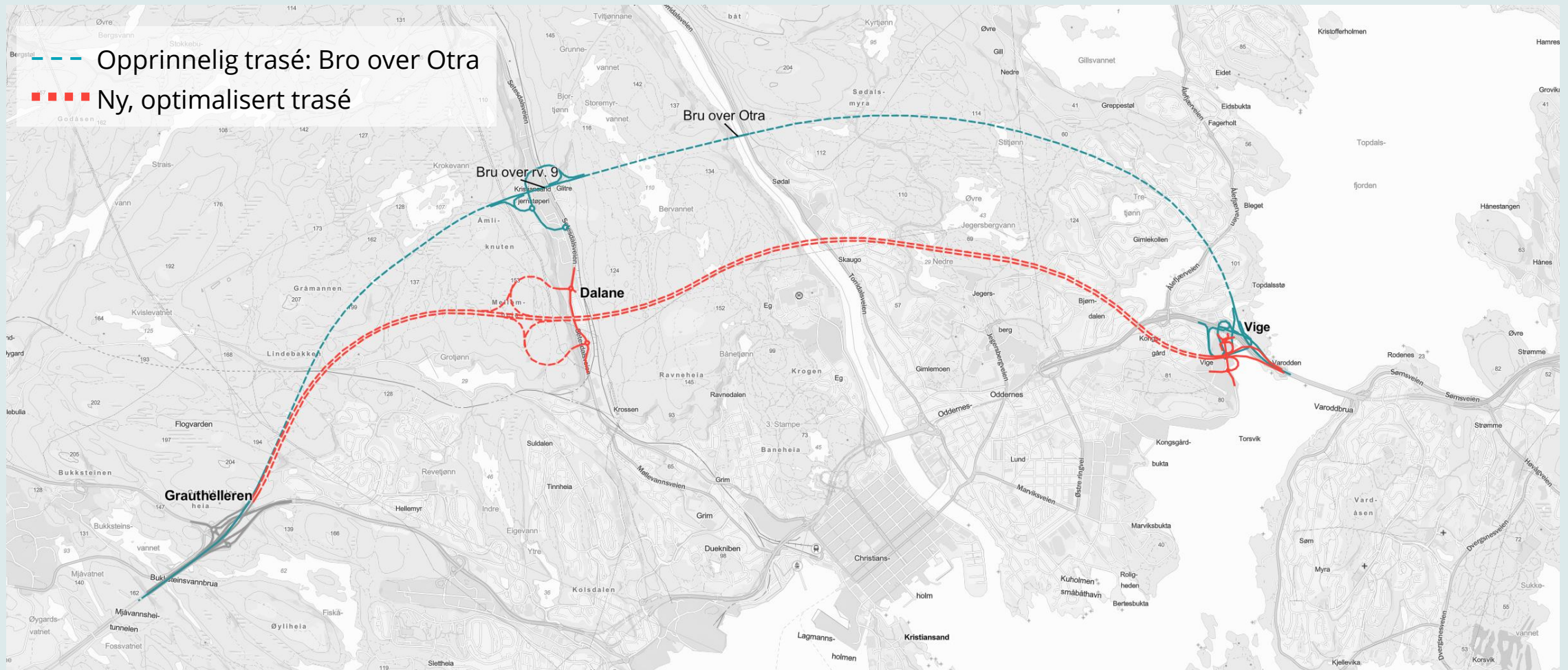


b) "Gjenbruksalternativet"
100 km/t
~15 mrd. NOK



c) "Kombinasjonsalternativet"
90/110 km/t
~11,5 mrd. NOK

Sparer 1,5 mrd. på å bygge tunnel







Takk for meg!

N NyeVeier

