

Nye Veier

Håkon Lohne

Prosjektleder plan

Kristian L. Karlsen

Asplan Viak



Agenda

- Intro om Nye Veier
- Ansvarsfordeling mellom SWV og NV
- Status på strekningen Vinje - Sogndal

Nye Veier AS

- Etablert 1. januar 2016
- Heleid av Samferdselsdepartementet
- Finansiering på ~6 milliarder NOK årlig frem til 2041
- Hovedkontor i Kristiansand
- Prosjektkontorer der hvor vi bygger
- 175 ansatte
- Planlegger, bygger og vedlikeholder vei i hele Norge



Jobben er ikke gjort



Visjon – strategiske prioriteringer - verdier

VISJON: Flytter grenser, skaper endring
POSISJON: Forsterke posisjonen som en fornyer og utfordrer innen samferdselssektoren



Vi skal oppnå mer vei og bane for pengene og øke samfunnsøkonomisk lønnsomhet i alle prosjekter



Vi skal være den mest effektive organisasjonen for planlegging, utbygging og drift innen samferdsel



Vi skal ta et tydelig samfunnsansvar og styrke vårt arbeid med HMS



Vi skal ta en lederrolle innen miljø og klima innenfor samferdselssektoren

Fornyer – forbedrer - forsikrer

Nye Veier AS

- Etablert 1. januar 2016
- Heleid av Samferdselsdepartementet
- Finansiering på ~6 milliarder NOK årlig frem til 2041
- Hovedkontor i Kristiansand
- Prosjektkontorer der hvor vi bygger
- 175 ansatte
- Planlegger, bygger og vedlikeholder vei i hele Norge



Visjon – strategiske prioriteringer - verdier

VISJON: Flytter grenser, skaper endring
POSISJON: Forsterke posisjonen som en fornyer og utfordrer innen samferdselssektoren



Vi skal oppnå mer vei og bane for pengene og øke samfunnsøkonomisk lønnsomhet i alle prosjekter



Vi skal være den mest effektive organisasjonen for planlegging, utbygging og drift innen samferdsel



Vi skal ta et tydelig samfunnsansvar og styrke vårt arbeid med HMS



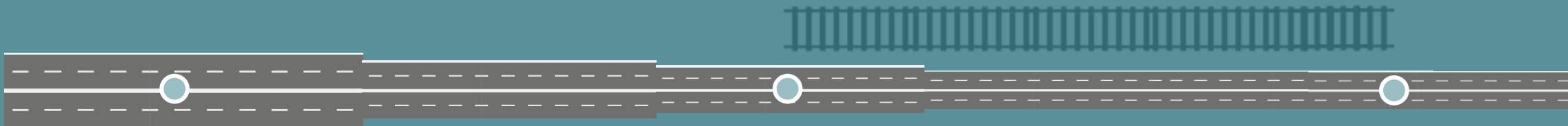
Vi skal ta en lederrolle innen miljø og klima innenfor samferdselssektoren

Fornyer – forbedrer - forsikrer

Nye Veiers utvikling



Økende oppmerksomhet i samfunnet på klima og natur



På rett vei – reformer i veisektoren

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)»

NTP 2022–2033

Modellen fungerer:

«Øker porteføljen til Nye Veier kraftig»

«Styrker nærværet deres flere steder»

Vi fikk nye utbedringsstrekninger, distriktsprosjekter og en jernbanestrekning

NTP 2025–2036

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.»

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 Sørelva-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

Hva vi skal være



Foto: Nye Veier



Foto: Nye Veier

Nye Veiers oppgave på rv. 13 Skare til Sogndal

- Ramme på 3 mrd
- Skred og fremkommelighet
- Prioritering etter Nye Veier sin modell
 - Samfunnsøkonomisk nytte



Ansvarsforhold på rv. 13

- Ansvarsforhold på rv. 13 Skare - Sogndal er MEN... avklart
 - NV har investeringsansvar for skred og fremkommelighet
 - NV overtar drift og vedlikehold 1. september 2027
 - Fram til NV overtar i 2027 har SVV ansvar for drift og vedlikehold, inklusive mindre utbedringstiltak, iht. sitt budsjett
- Ansvarsforholdet Vinje – Sogndal er ikke avklart
- NV og SVV har gitt sine innspill til departementet 1.oktober.
- Uvisst når avklaring hos departementet foreligger

Ansvar Vikafjellet

- Ansvar Vikafjell (p.t.)
 - Utbedringsansvaret ligger hos Nye Veier AS
 - Tydeliggjort i siste NTP
 - NV har uttalt at vi kan bygge ny tunnel med med øremerket finansiering
 - Ingen egen finansiering i NTP
- Er ny tunnel aktuell for NV?
 - Kostnadsestimat er høyere enn totalramme for NV på rv. 13
 - Samfunnsøkonomien i prosjektet er svært lav



Hva gjør vi for Vikafjellet

- Vurderer alternative løsninger
- Finne optimale løsning i grensepunktet
 - Drift
 - Veiutbedring
 - Skredtiltak
 - Passive
 - Aktive
- Målet er å se om vi kan finne løsninger som totalt sett gir bedre samfunnsøkonomisk nytte
 - Ny teknologi
 - Nye metoder



Vinje – Vangsnes - andre aktuelle tiltak

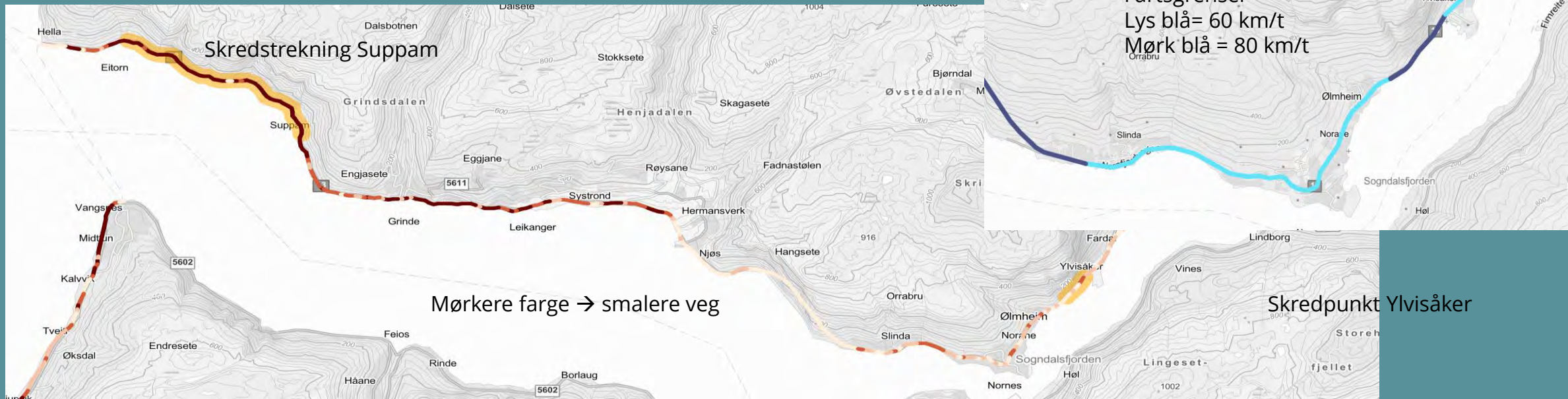
- Osgjelet
 - Prioritert prosjekt i NV
 - Skredsikringstiltak som rensk, isnett, sognemur på topp skjæring, bolting
 - Ny bru over Djupedalsgrovi
- Myrkdalen – Hola
 - Må ses i sammenheng med Vikafjell
- Vik – Vangsnes
 - Utfordrende fremkommelighet på en kortere strekning
 - Tiltak noe bak i køen



Foto fra Google maps

Overordnet strekningsvurdering Sogndal - Hella

- Strekingen mellom Leikanger og Sogndal er viktig
 - Hella og Leikanger ansees som mindre viktig
 - God fremkommelighet Sogndal - Leikanger, mindre god mot Hella
 - Det er utført punktvis utbedringer de siste årene
- Aktivt skredpunkt ved Ylvisåker, mindre aktivt ved Suppam
 - Ønske om GS Leikanger - Sogndal
 - Redusere reisetiden ved å øke fartsgrensene mellom Leikanger og Sogndal



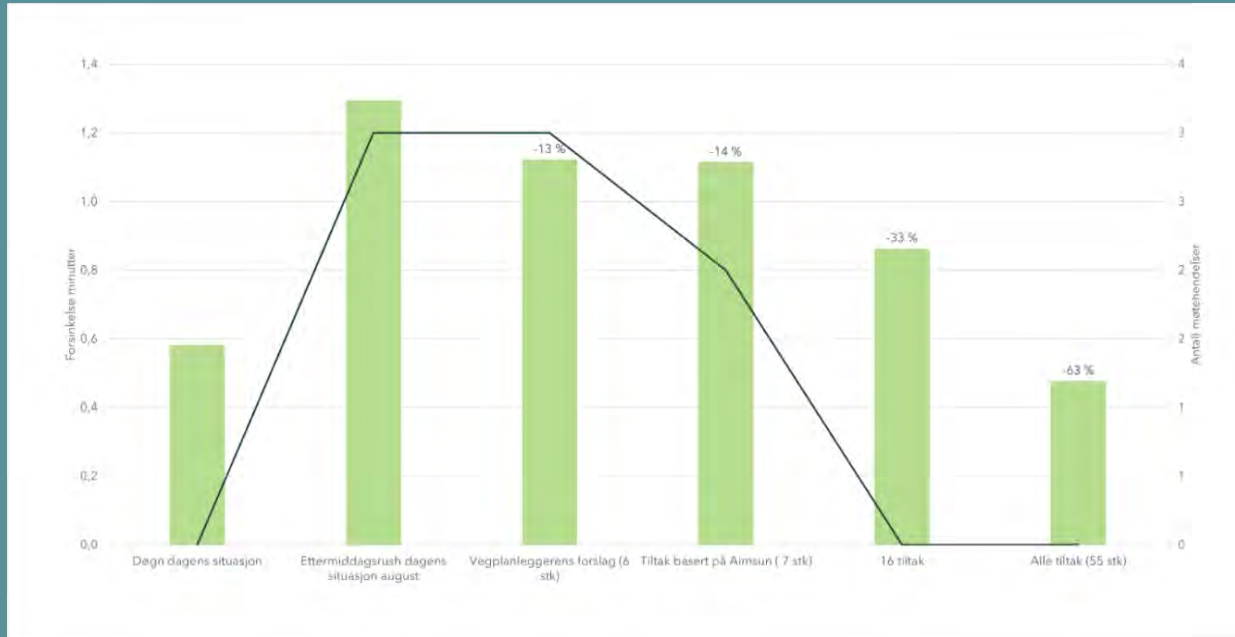
Hella – Sogndal Fremkommelighet

- Relativt god fremkommelighet Leikanger - Sogndal
- Redusert fremkommelighet Hella – Leikanger
- Modellering av Hella – Leikanger gjennomført
 - Reelle trafikkmengder og –variasjoner, inkl. Fergetrafikk
 - Kartlagt utfordringspunkter – ca. 55 totalt
 - Skilt mellom utfordringer for store og små kjøretøy
 - Simuleringsverktøy som gir reelt trafikkmonster

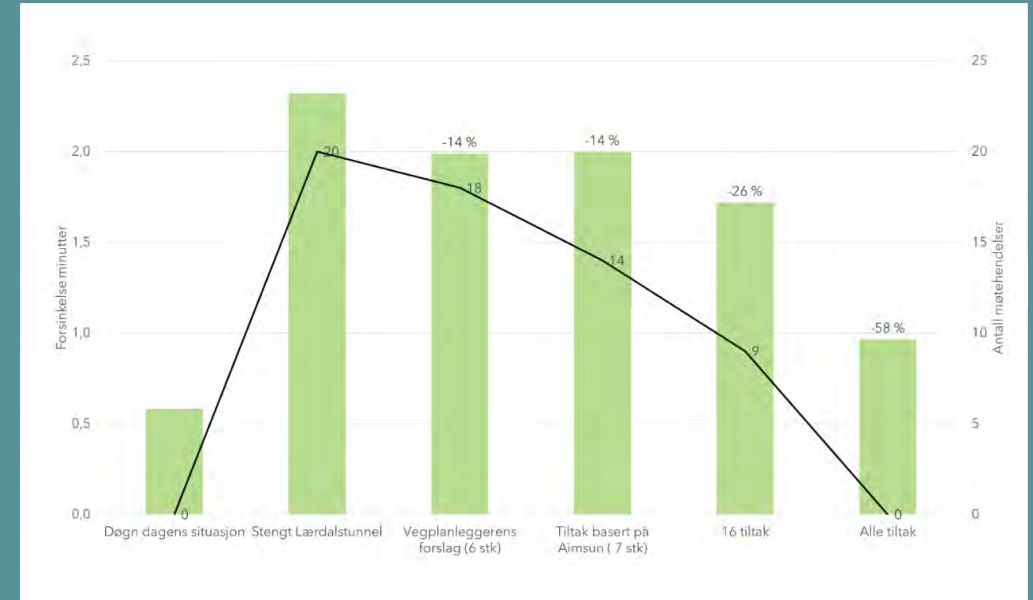


Modellering – noen resultater

Stengt Lærdalstunnel - normalsituasjon



Ettermiddag i august



Stengt Lærdalstunnel – «rushtid»



Videre framdrift - hva er neste prosjekt?

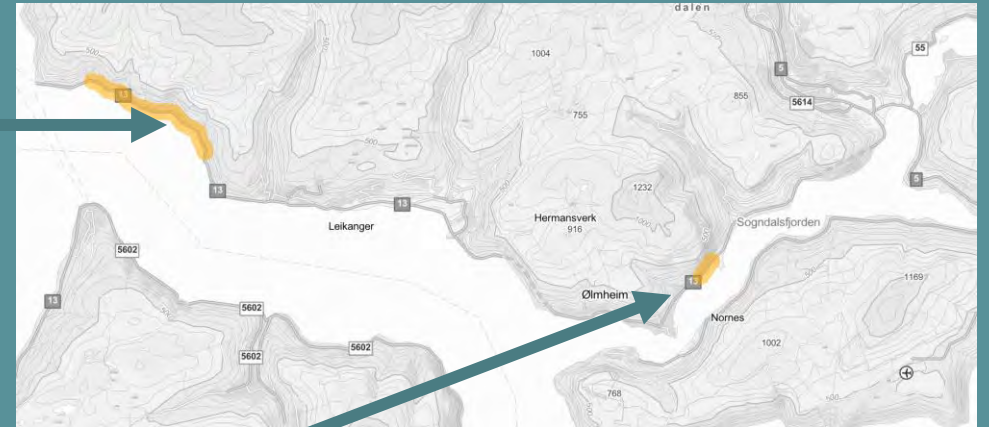
- Videre framdrift avhenger av likviditet i Nye Veier
 - Utfordrende situasjon de neste to årene
- Utbyggingstakt ikke fastsatt - prosjektet jobber med å få til utbedringer så fort som mulig
- Hva jobber vi med konkret i dette området:
 - Ferdigstiller planlegging av tiltak for skredpunktet Osgjelet
 - Utreder og klargjør «Sogndalspakka»
 - Utreder muligheter for Vikafjellet



Nye
veier

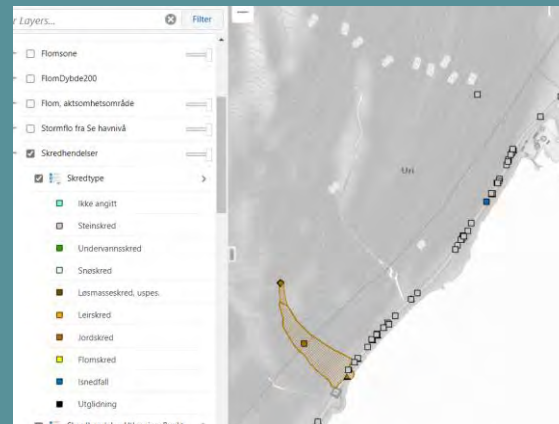
Skredfare

- Suppam
 - Skredstrekning med skredfaktor 3,21 og stengingsfrekvens 0
 - Et punkt med fare for sørpeskred – siste hendelse 2021
 - Fare for stein- og isnedfall fra skjæringene på strekningen
 - Sikringsarbeid utført siste to årene
- Ylvisåker
 - Skredfaktor 3,44 og stegningsfrekvens 0,4
 - Stein-/fjellsprang
 - Flere mindre hendelser, fare for større skred fra fjellsiden
 - Prosjektert løsning med skrednett – kostnad ca. 40 mill



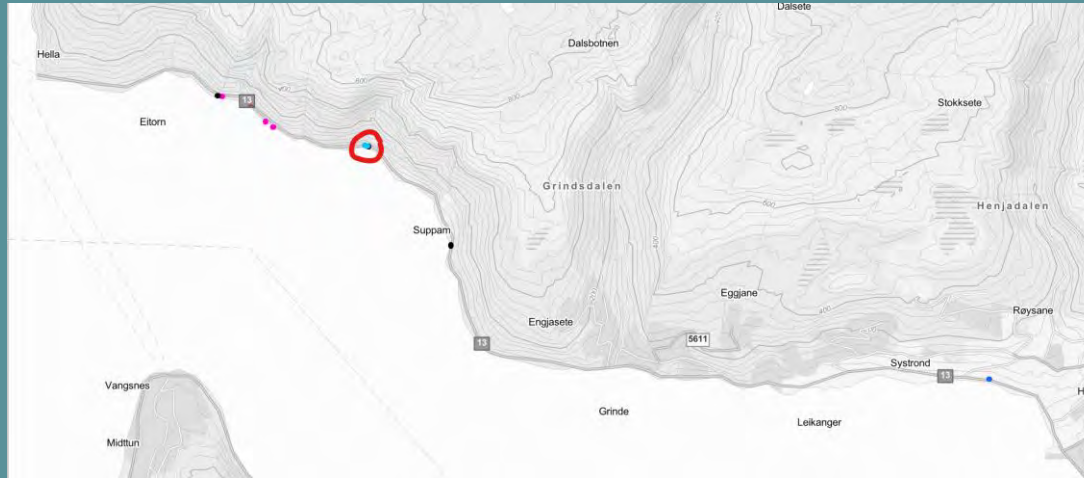
Skredpunkt Ylvisåker

- Skredpunkt med skredfaktor 3,44
- Skredproblem er steinsprang, steinskred og løsmasseskred
- SVV har prosjektert løsning med 6m høye skrednett på 3000kj over ca 720 meter
- Vil ikke sikre mot de største hendelsene
- Grunnerverv og byggesak ikke avklart

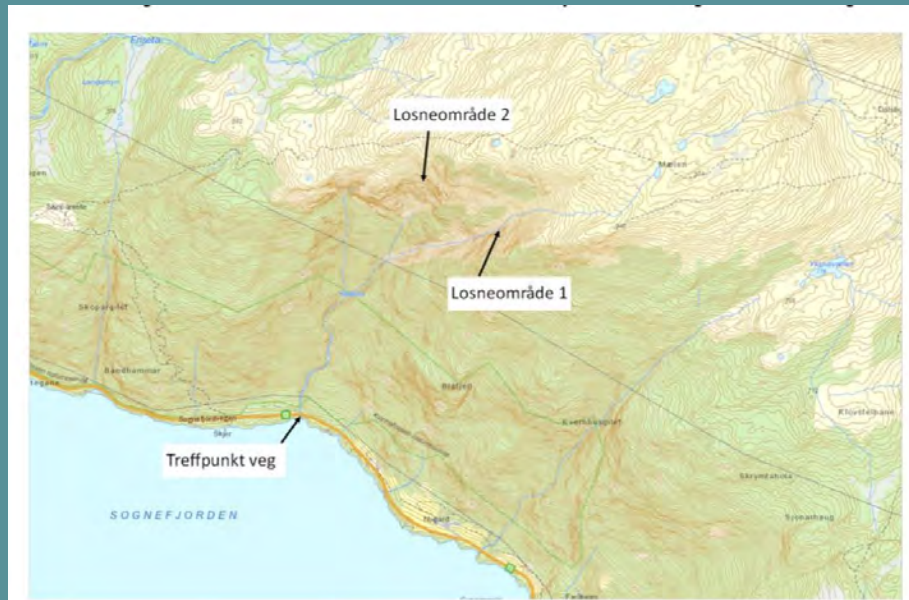


Figur 3 - Stort skred fra 2013. Et 3000 kJ fanggjede vil trolig ikke sikre mot et slikt skred, men dempe energien noe.

Skredpunkt Suppam



- Aktuelle løsninger
 - Bru der skred går under
 - Flomskrednett (trolig ikke veldig aktuelt)



Figur 4 - Skredløp og treffpunkt veg. Merk at det har vore stor hastighet på skredmassane i skredløpet. Foto: J T SVV



Figur 5 - Skredmassar i veg. Merk at støypekant er borte og drenering er tett. Noko vatn går under tørrmuren. Fo