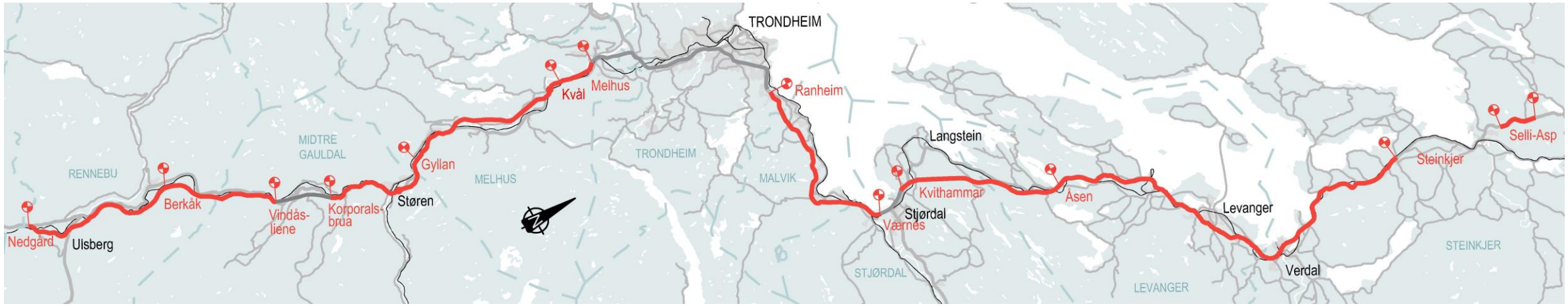
Åsen - Steinkjer

Møte Sparbu 03.11.26

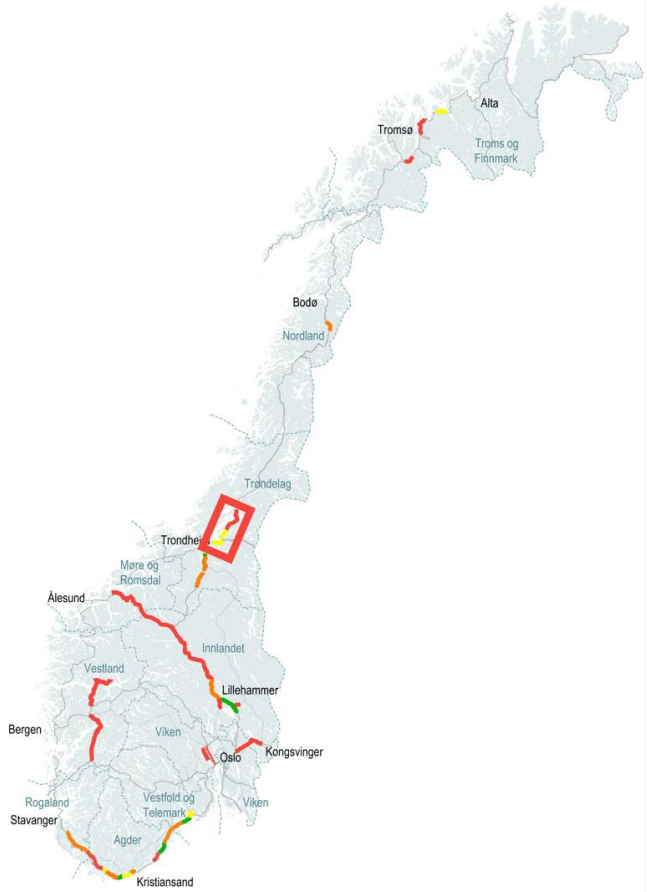
NyeVeier

Nye Veiers porteføljе E6 Trøndelag



Totalt ca. 165 km ny E6

Status Trøndelag NORD



E6 Selli-Asp (3 km)
Planarbeid pågår, Byggestart IKKE AVKLART

E6 Åsen-Steinkjer (55 km)
Prosjektutvikling
Byggestart IKKE AVKLART

E6 Kvithammar-Åsen (19 km)
Bygging pågår med Hæhre som TE
Planlagt veiåpning høst 2026

E6 Ranheim-Værnes (23 km)
Ranheim-Sveberg: Bygging pågår med Hæhre som TE
Planlagt veiåpning 2028, delåpning 2027

Sveberg-Værnes: Klargjøres for markedet.



Hva avgjør utbyggingsrekkefølgen?

Porteføljestyringen avgjør rekkefølgen

- **Samfunnsøkonomisk lønnsomhet**
- **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
- **Transportevne:** Det vurderes hvorvidt enkelte prosjekter i selskapets portefølje er kritiske for transportevnen i et nasjonalt perspektiv.



Hommelvikbrua, foto: Screen Story / Stein Roar Leite

Samfunnsøkonomi er mer enn gevinsten av spart reisetid



Foto: Nye Veier / Screen Story - Stein Roar Leite

Prissatte virkninger



Foto: Nye Veier / Nils Bernt Rinde

Ikke-prissatte virkninger

Nytteberegninger for prosjekter i planportefølje er et viktig kriterium for prioritering – men ikke det eneste

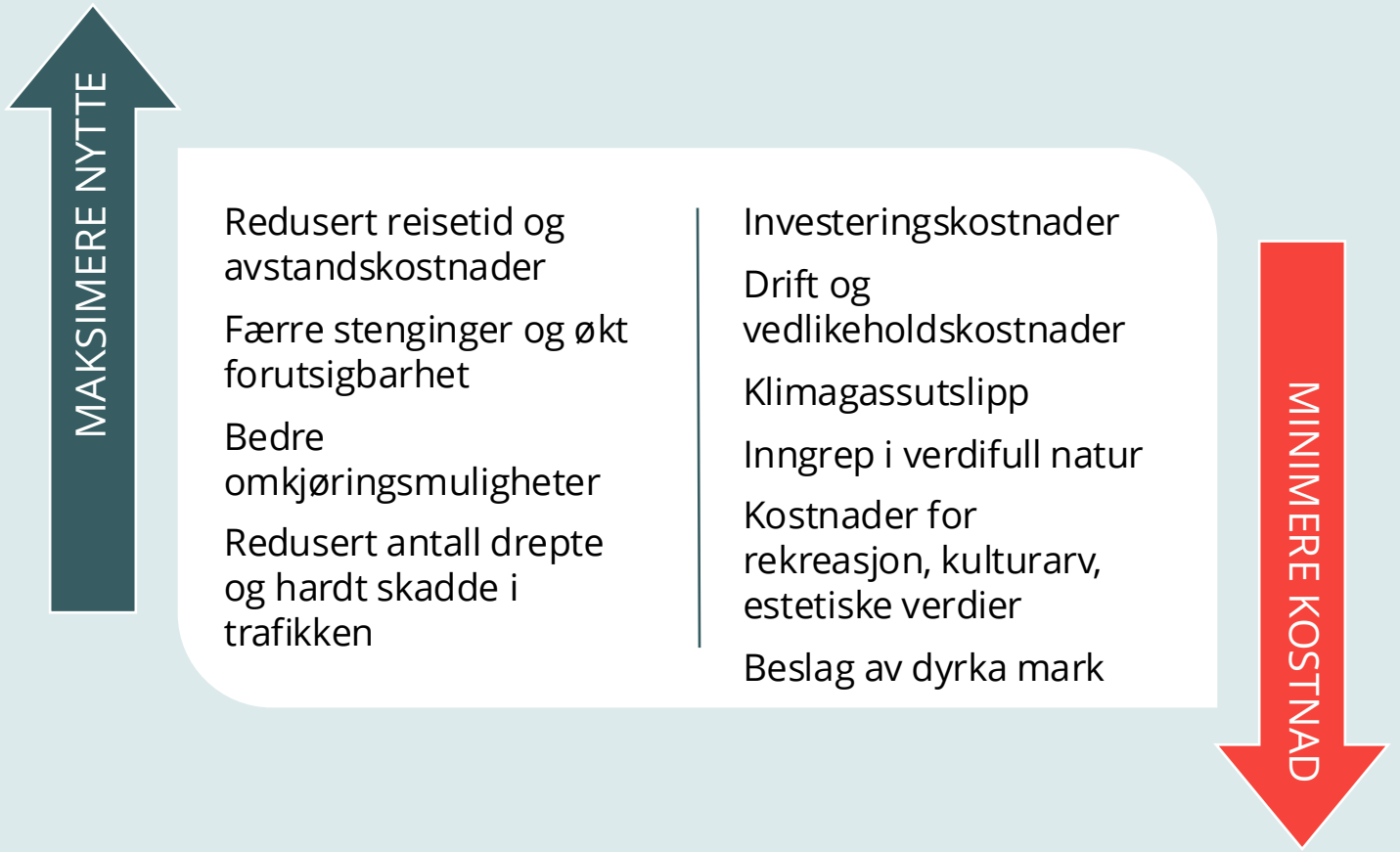
Prosjekt	Planstatus	Veiutbygg-ingsavtale/ Bompenge-proposisjon
Prioriterte prosjekter		
E39 Blørstad–Lyngdal øst	🟢	🟢
E6 Sveberg–Værnes	🟡	🟢
E6 Ulsberg–Berkåk	🟢	🟢

#	Prosjekt	NNB		Ikke-prissatte virkninger påvirkning på rangering	Planstatus	Veiutbygg-ingsavtale/ Bompenge-proposisjon
Ikke-prioriterte prosjekter						
1	E6 Sjoa–Otta	0,18	⇨	Ikke-prissatte miljøvirkninger har ikke endret rangeringen.	🔴	🔴
2	E18 Kragerø–Bamble	-0,11	⇧	Marginal forskjell i relativ lønnsomhet. Naturmangfold og kulturarv trekker i ulik retning. I sum vurderes E18-prosjektet noe bedre. Lav modenhet for E39-prosjektet tilsier at virkningene kan bli mer negative ved nærmere kartlegging.	🟡	🟢
3	E39 Bilstad–Storrshei	-0,11	⇩		🔴	🔴
4	E39 Øyna–Bilstad	-0,13	⇨	Ikke-prissatte miljøvirkninger har ikke endret rangeringen.	🔴	🔴
5	E18 Ytre ringvei	-0,21	⇨	Ikke-prissatte miljøvirkninger har ikke endret rangeringen.	🟢	🟡
6	E6 Elstad–Frya	-0,37	⇨	Ikke-prissatte miljøvirkninger har ikke endret rangeringen.	🔴	🔴
7	E6 Moelv–Roterud	-0,42	⇨	Ikke-prissatte miljøvirkninger har ikke endret rangeringen.	🟡	🟢

- Tabellen viser et øyeblikksbilde som oppdateres to ganger årlig
- Prosjektutvikling kan (*og vil*) føre til endringer i tabellen.
- Rekkefølge vil kunne endres, prosjekter kan falle ut, og andre kan komme til.

Status per januar 2026
https://www.nyeveier.no/portefoeljeplan/

Nye Veiers oppgave



E6 Åsen-Steinkjer ble overført til NVAS i 2021

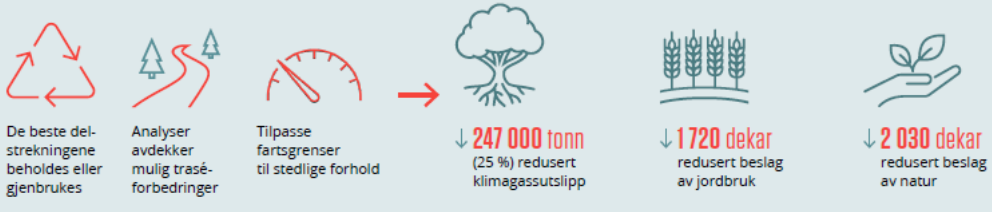
1. Før NTP 2022-2033 var strekningen gjenstand for KDP-prosess, og delvis vedtatt
2. Konseptet var da gjennomgående utbygging til firefelts vei dimensjonert for 110 km/t på hele strekningen
3. Lønnsomheten var svak, og strekningen ble ikke prioritert
4. Strekningen ble overført til NVAS gjennom NTP 2022-2033, Meld. St. 20 (2020–2021)
5. Overordnede vurderinger gjort av NVAS pekte på behov for endring av konsept for å øke nytte og redusere negative virkninger
6. Nedskalering ble anbefalt av Stortinget gjennom Meld. St. 14 (2023–2024)

Tabell 8.5 Endring ved optimalisering fra opprinnelig konsept: Prosentvis endring i arealbeslag og klimagassutslipp som følge av arealinngrep

Strekning	Totalt arealbeslag	Jordbruk	Skog	Myr	All natur	Samferdsel
E18 Tvedestrand–Bamble [1)]	-3 %	137 %	-27 %	-75 %	203 %	-32 %
E6 Øyer–Otta	-62 %	-57 %	-42 %	0 %	-78 %	-46 %
E6 Åsen–Steinkjer	-36 %	-46 %	-27 %	21 %	-28 %	-37 %
Ringeriksporteføljen	-13 %	-33 %	-7 %	2 %	-12 %	-12 %

1) Alternativet som er beregnet på strekningen er ett av flere alternativer som er vurdert. Det er ikke tatt stilling vedrørende anbefaling. Virkninger for areal må vurderes helhetlig sammen med en rekke andre virkninger.

Figur 8.3 Strekningsutvikling sikrer redusert fotavtrykk



Et prosjekt blir til







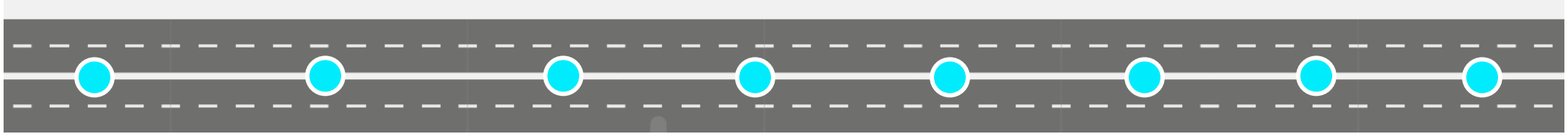












Nasjonal transportplan (NTP)

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

Planlegging og politiske vedtak

Optimalisering av prosjekt

Veiutbyggings-avtale

Kontrahering

Utbygging

Veiåpning

Drift av vei

Hvor er vi?



Formålet med fasen vi er i:
Beslutte overordnede løsningsvalg for strekningen, grov oppdeling i prosjekter, gjennomføringsstrategi og skisse for finansieringsløsning.

Spørsmål fra utredningsinstruks
Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?
Hvilke tiltak er relevante?
Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?
Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt?
Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?
Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring

Problem og mål

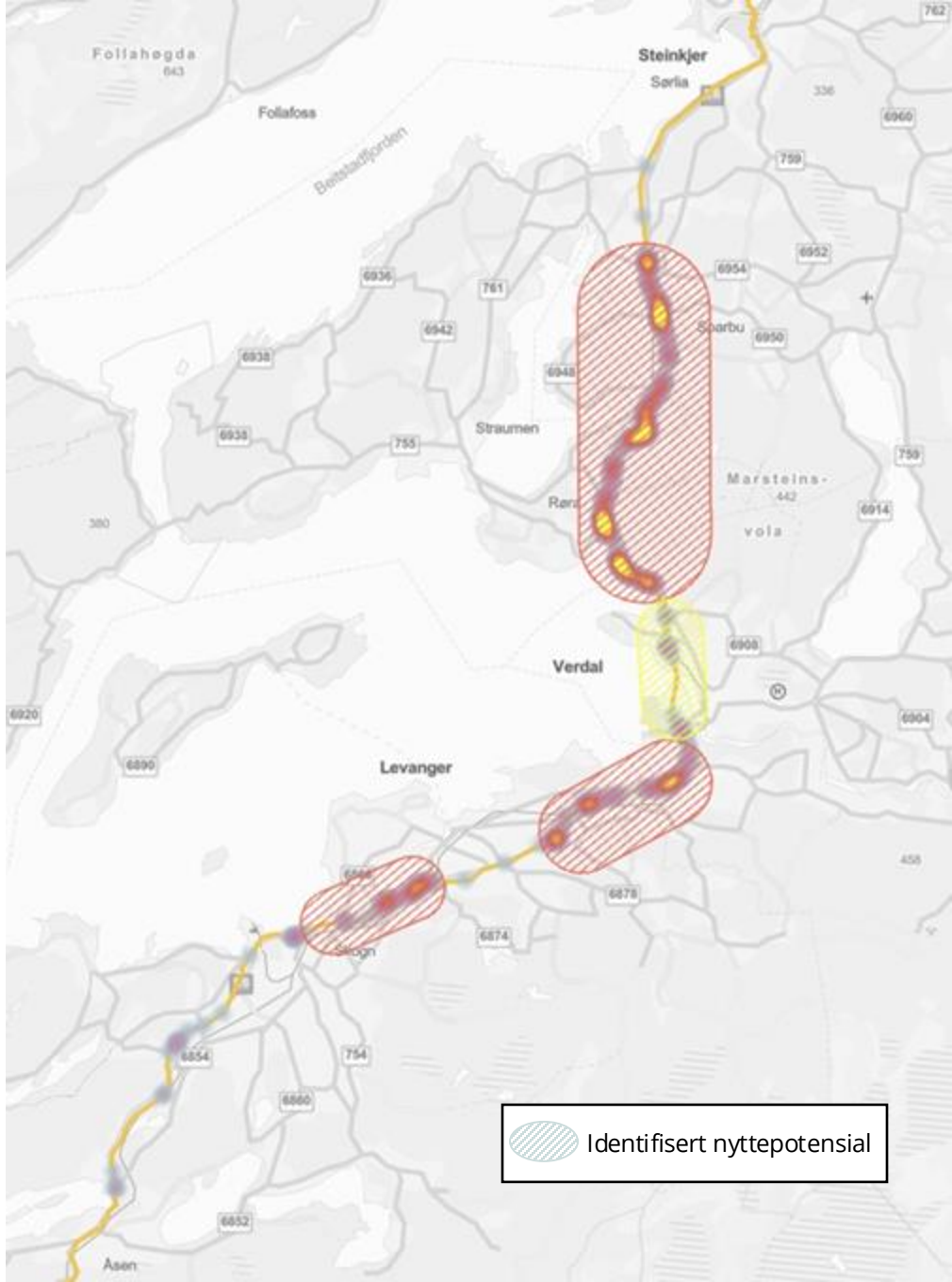
NyeVeier

Funn fra problemanalyse

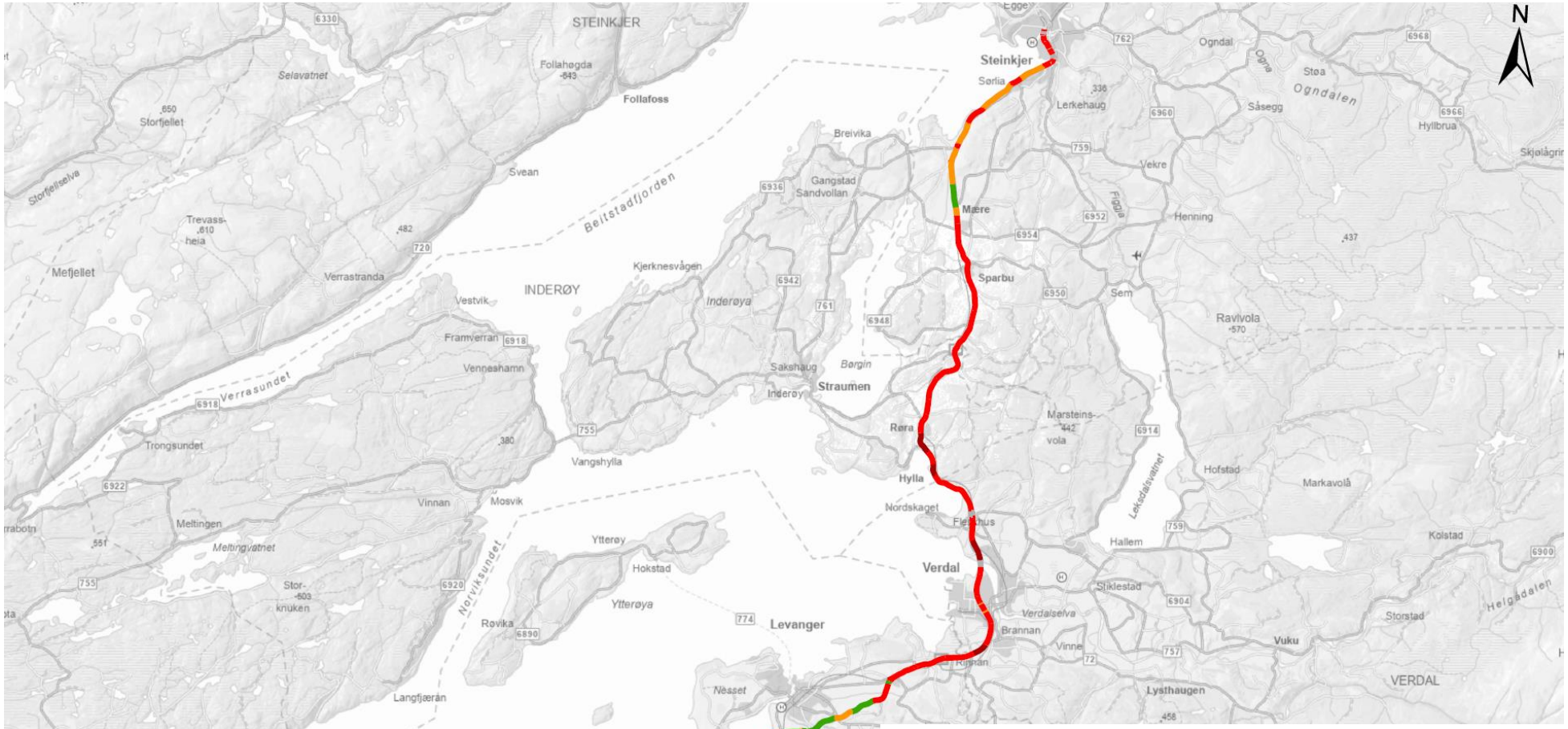
Fremkommelighet: Ved kjøring i skiltet hastighet er beregnet reisetid på strekningen (52 km) 42 minutter, tilsvarende 74 km/t. Den raskeste observerte reisetiden er ca. 43 minutter (73 km/t), målt mellom kl. 06 og 07. Gjennomsnittlig observert reisetid i rushtiden er om lag 47 minutter (67 km/t).

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

Det er **identifisert sårbarhet** for ytre påvirkninger i dag, og det forventes økt behov for robusthet i tiden fremover. Omkjøring er en betydelig kostnad ved stenging, spesielt for tunge kjøretøy.



Ulykkessituasjonen E6 Åsen - Steinkjer



Forventet skadekost mill kr pr km og år

- Mørk rødt>1,247
- Rødt>0,542
- Oransje>0,254

Bruk av fargekoder i kartene:

- **Mørk rød** brukes på de 5 % av strekningslengden med høyest FSK per km og år (verdier > 1,247)
- **Rød** brukes på de neste 15 % av strekningslengden med høyest FSK per km og år (dvs. de mellom 5 % og 20 % verste kilometerne (verdier > 0,542 og ≤ 1,247))
- **Oransje** brukes på de neste 30 % av strekningslengden med høyest FSK per km og år (dvs. de mellom 20 % og 50 % verste kilometerne (verdier > 0,254 og ≤ 0,542))
- **Grønn** brukes på de resterende kilometerne som er beregnet i Skost (altså de 50 % beste kilometerne (verdier ≤ 0,254))

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 aksen 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

Beskrivelse av konsepter

NyeVeier



Nullalternativ

Strekningen har restlevetid. Ingen trafikale problemer vurdert som kritisk sammenlignet med øvrig veinett



Minimumsalternativ

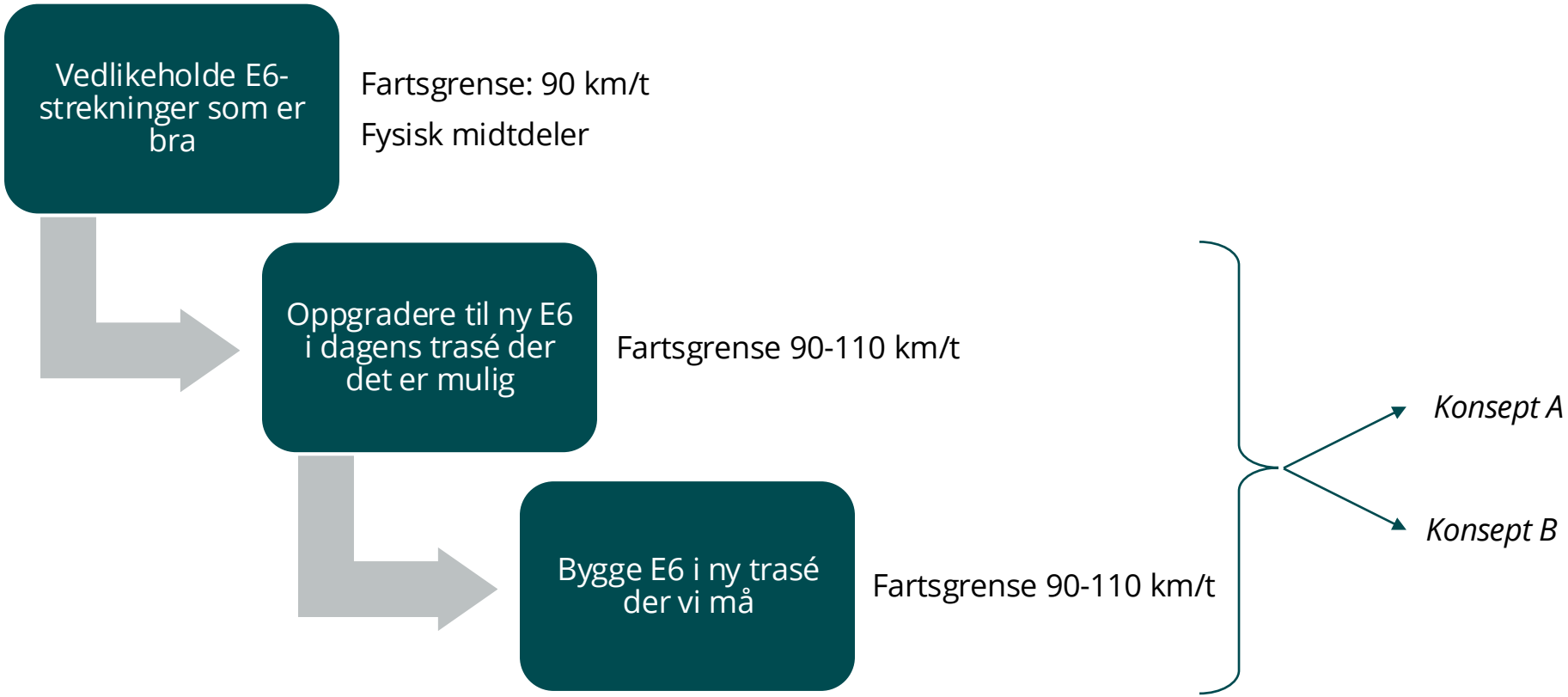
Kritiske problemer krever spisset utbedringstiltak for å bedre nåsituasjon. Eksempelvis trafikk-sikkerhet, oppetid/omkjøring og fremkommelighet



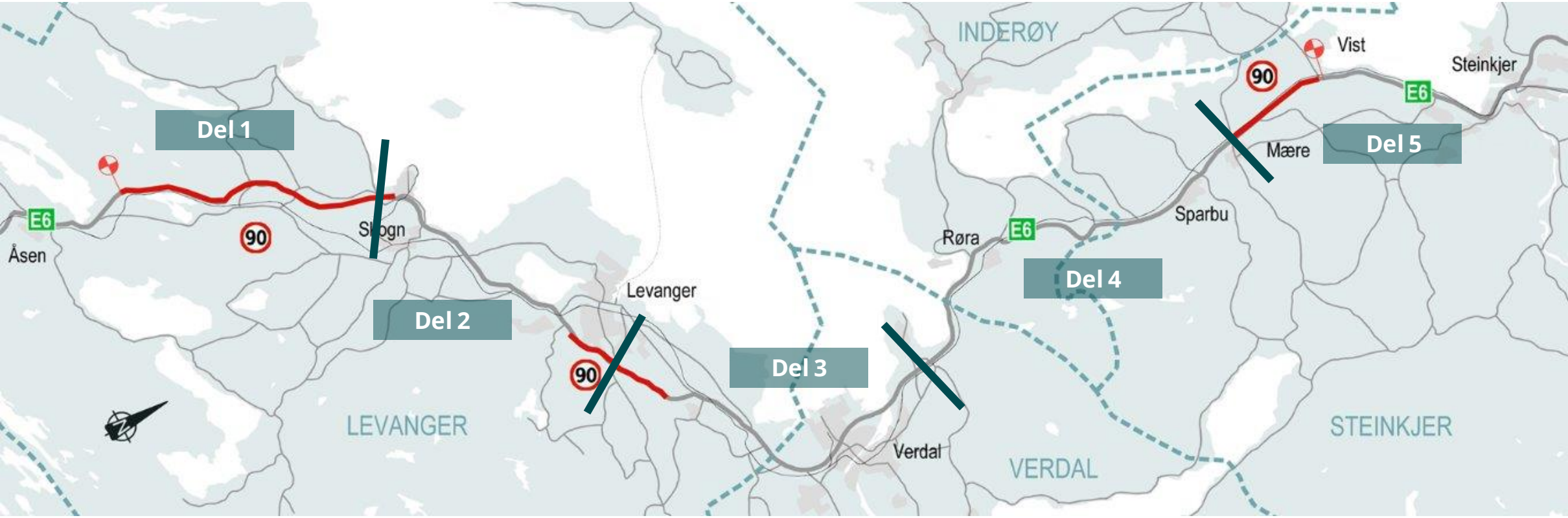
Investeringskonsept

Stort potensial for å forenkle og effektivisere hverdagen for innbyggere og næringsliv. Prosjektet vurderes som godt og samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Investeringskonseptet



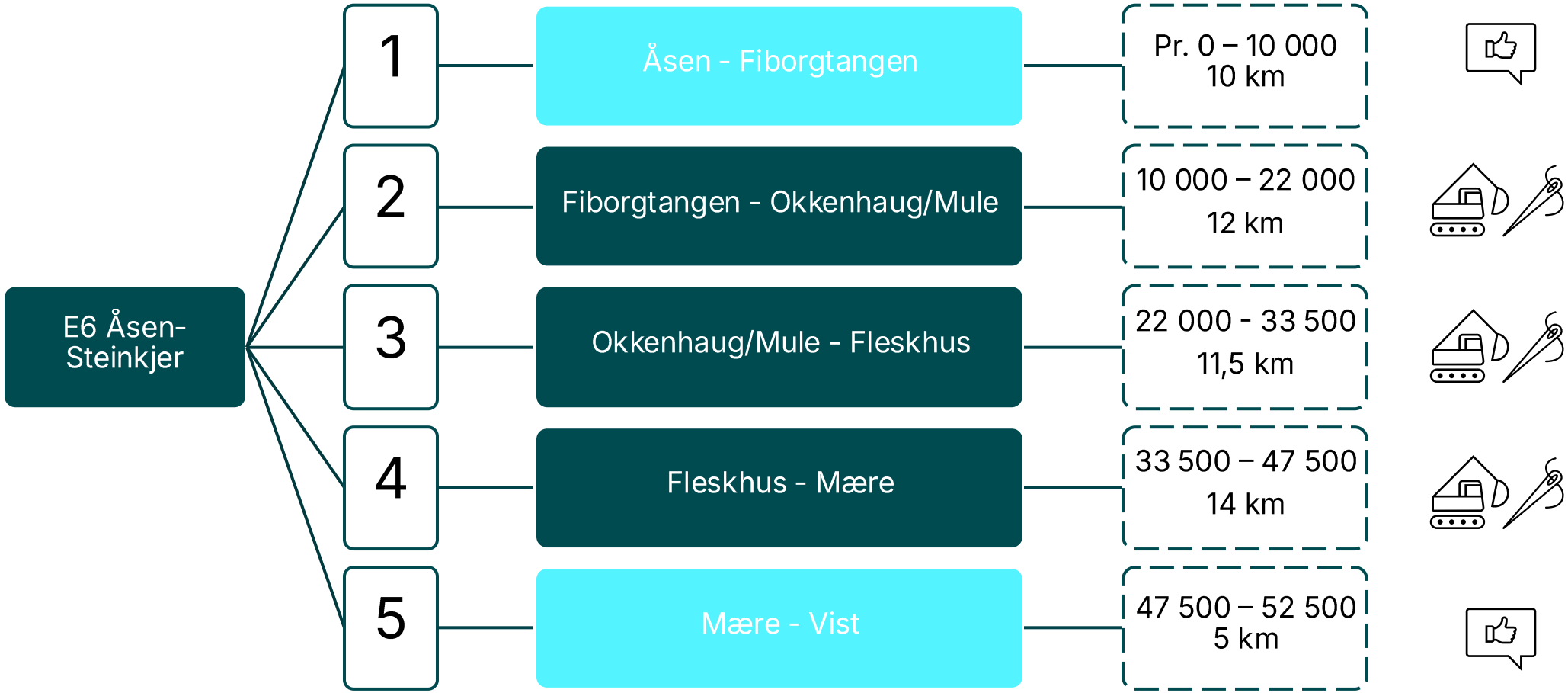
Strekningsinndeling



Kommunegrenser

Strekning med midtdeler og 90 km/t i dag

Strekningsinndeling



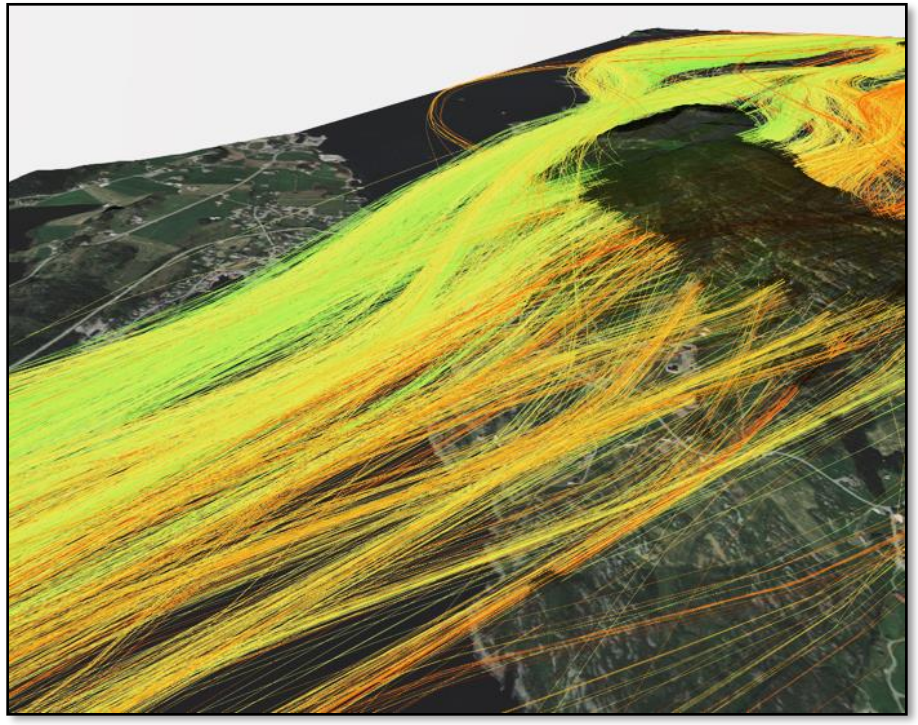
Investeringskonsept

- Analyser av korridor og linjevalg

NyeVeier

Overordnet vurdering av identifiserte linjer

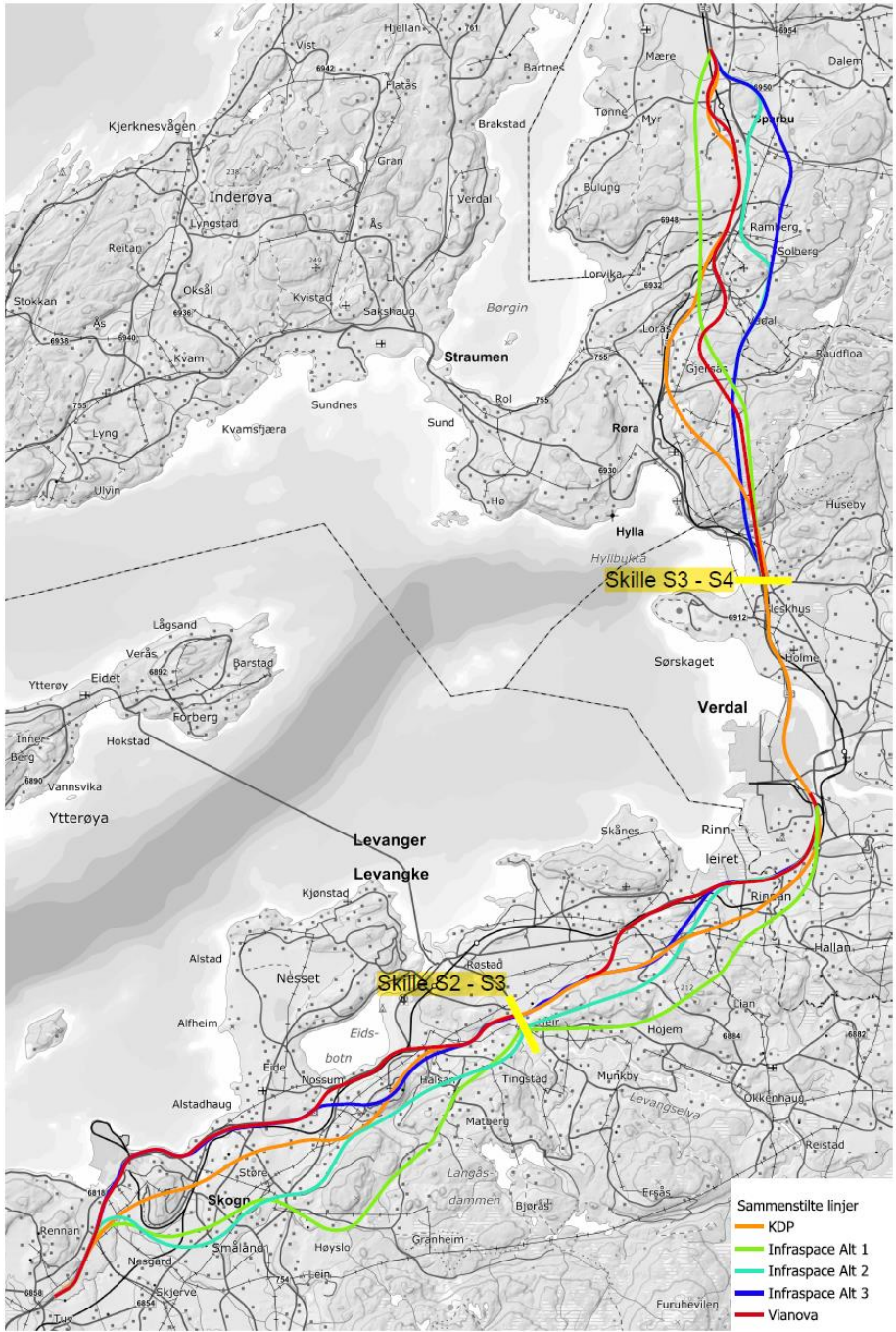
1. Utbyggingskostnad
2. Trafikantnytte – Kvalitativ vurdering
    1. Avvisning av trafikk
    2. Lengde
    3. Dimensjonerende hastighet
3. Beslag av jordbruksareal (m2)
4. Økning i klimagassutslipp (tonn CO2e)
5. Konfliktpotensial – Miljø, grunnerverv, kulturarv mm. (kvalitativ vurdering, delvis basert på kvantitativ data)



Illustrasjonsfoto fra Infraspace

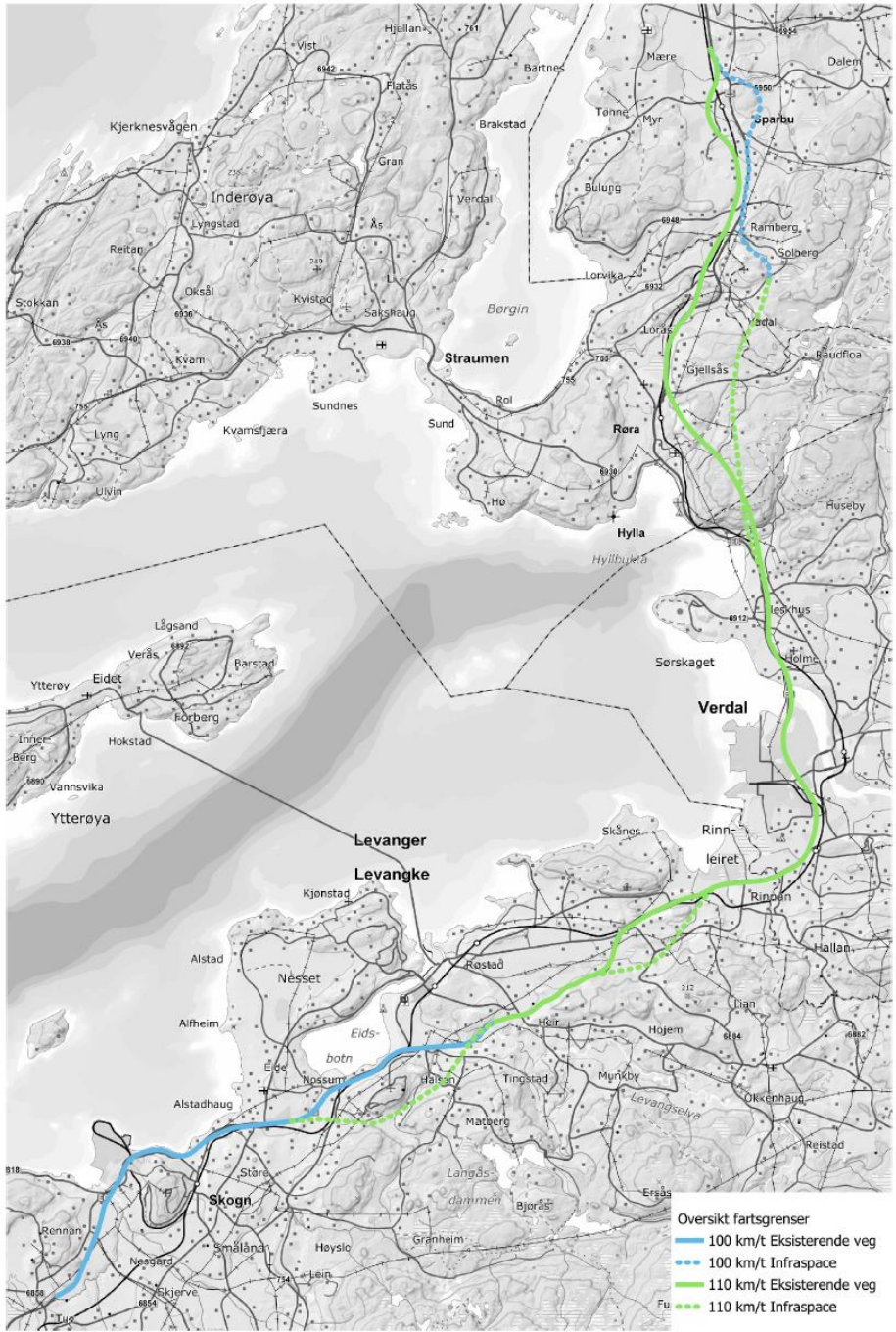
Resultat fra analyser

1. Linjesøk per delstrekning, sammenstilt til gjennomgående traseer, kan kombineres
2. Flere titalls linjer er vurdert per delstrekning
3. For delstrekning 2 og 3 vurderes trasévalget i stor grad som gitt; *Videreutvikling av dagens korridor, med mulige justeringer*
4. Forbi Verdal fremstår dagens E6-korridor som eneste rasjonelle alternativ
5. For delstrekning 4 fremstår flere linjer som mulige med tilsvarende virkninger, her er det valgt ut én østlig og én vestlig linje (KDP)



Samlet korridoranbefaling

1. Vurderte linjer er gruppert til to gjennomgående traseer, som er videreutviklet og analysert
2. Det er valgt to traseer for å sikre robusthet og fleksibilitet i investeringskonseptet
3. Det er ikke tatt noen beslutning -disse er valgt ut for å vise overordnede virkninger av et mulig investeringskonsept



Kryss – Plassering og antall

Kvantitativ analyse basert på transportmodell

NyeVeier

Gjennomført analyse

Beregninger

1. Transportmodell er benyttet for å beregne nytten av de ulike kryssene på strekningen
2. Nytten påvirkes av av hvor mange som vil bruke krysset, og hvor mye tid de sparer sammenlignet med nest beste alternativ
3. Om lag 200 ulike krysskombinasjoner er inkludert i beregningene

Hovedfunn

Ca. 80% av trafikken på strekningen er korte reiser, hvor effektivitet av og på E6 er viktig

Alle kryssene som er vurdert bidrar til økt trafikantnytte

Høy krysstetthet gir god trafikkoverføring til ny E6

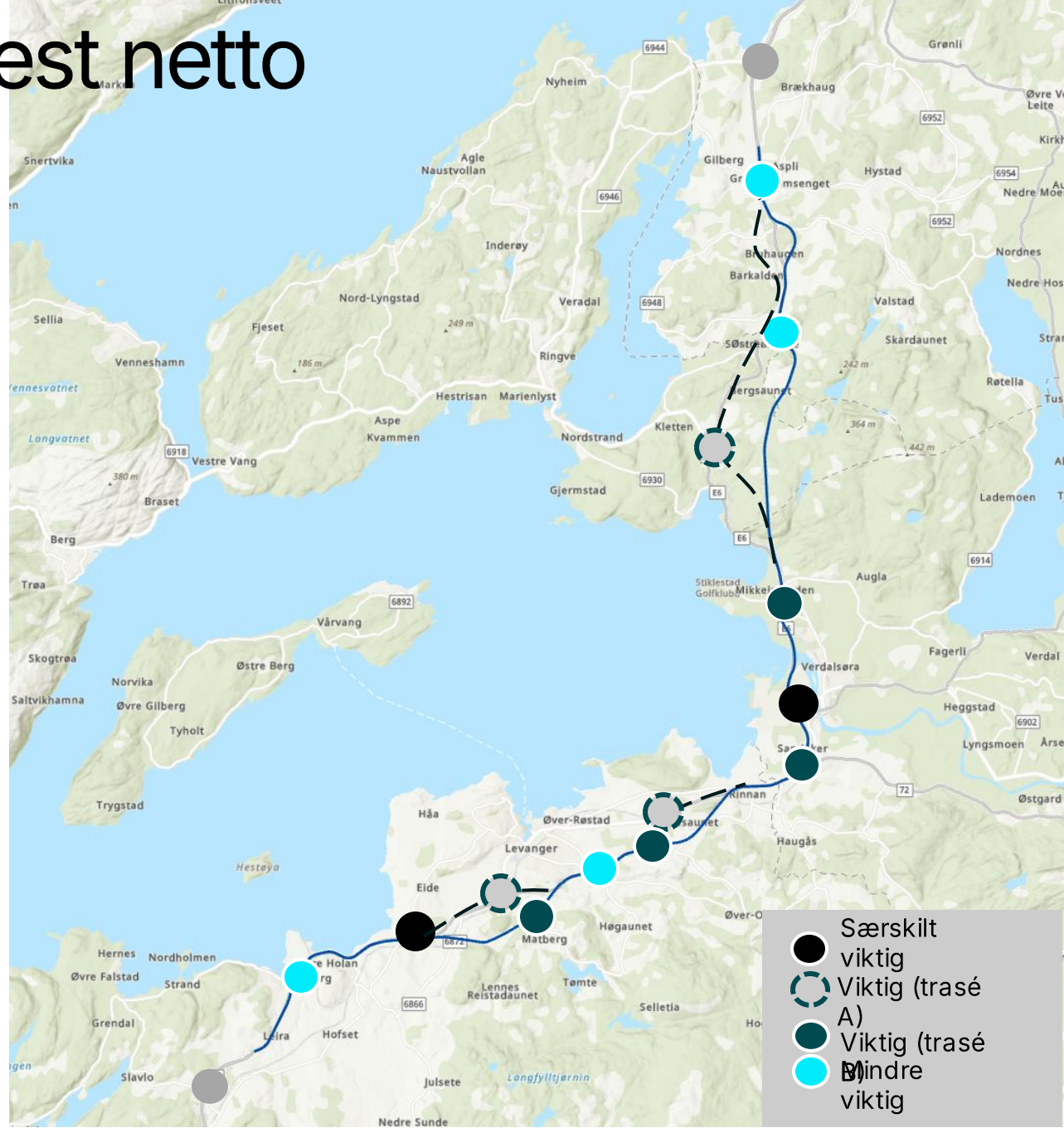
Ulempe ved arealinngrep må vurderes ved beslutning om kryss

Høy tetthet av kryss gir best netto nytte

Analyseresultater

1. Krysset på Gråmyra og Havnekrysset er vurdert som de to viktigste kryssene
2. Videre viser analysen at krysset ved Magneten, Mule og ved fv. 72 gir stor ekstra netto nytte
3. Netto nytte av øvrige kryss er negativ eller marginal, disse bør vurderes videre kalibrert mot tellepunkt og/eller med konkret vurdering av arealbeslag og kostnad
4. Flere av kryssene er vurdert som «hele» og «halve», basert på behov

Ca. 20% av trafikken på E6 Åsen – Steinkjer er gjennomgangstrafikk



Kostnader, usikkerhet og samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Kvantitativ analyse bast på transportmodell

NyeVeier

Forventet kostnad

Tall i mrd. 2026-kroner inkl. mva

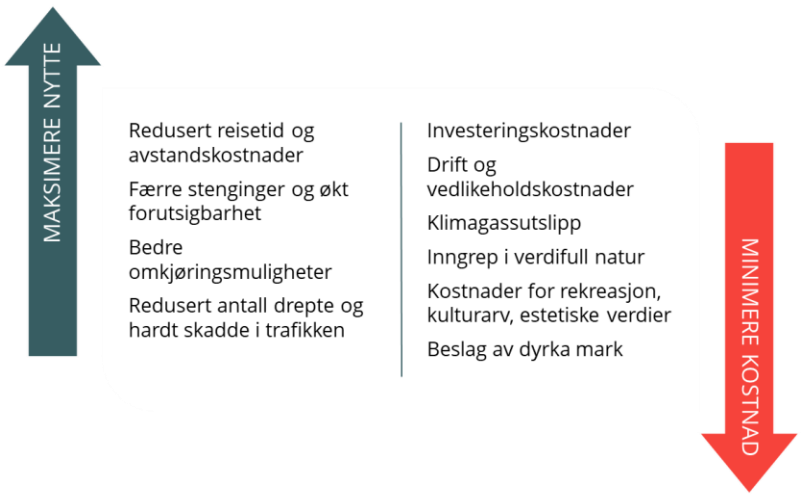
1. Kostnadsestimatene inkluderer et forventet tillegg basert på vurdering av usikkerhet og risiko
2. Estimatene tar ikke høyde for endringer i overordnede forutsetninger, som konseptuelt omfang og sentrale krav til utforming.

Delstrekning	2	3	4
Trasé A	6,1	5,0	8,0
Trasé B	6,5	4,8	7,3

Beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Kort om resultater

1. Samfunnsøkonomisk nytte fra veibygging kommer hovedsakelig fra spart reisetid, og –avstand for dagens trafikanter
2. Videre inkluderes også nytte fra nye trafikanter, samt nytte som følge av forbedret trafikksikkerhet
3. På kostnadssiden er det utbyggingskostnad samt drift- og vedlikeholdskostnad som er det utslagsgivende
4. Nåverdien av nytte og kostnader basert på kalkulasjonsrente og når *transaksjon* inntreffer
5. Resultat oppgis i spenn som dekker trasé A og B



Beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Foreløpige beregninger. Tall i mrd. 2026-kroner.

Hovedposter \ Delstrekning	2	3	4
Trafikantnytte	1,5 – 2,3	2,4 – 2,7	3,5 – 4,0
Ulykkeskostnad	0,0 – 0,1	0,1	0,2
Utbygging	-4,7 – -4,4	-3,6 – -3,5	-5,8 – -5,3
Drift og vedlikehold	-0,1	-0,1	-1,2 – -0,7
Netto nytte	-4,4 – -3,1	-2,0 – -1,7	-4,4 – -3,5
Netto nytte per budsjettkrone	**-0,9 – -0,7**	**-0,5**	**-0,6**

Vurdering av analyseresultater

1. Foreløpige resultater peker på at investeringskonseptene ikke gir effektiv bruk av statlige midler
2. Særlig for delstrekning 2 fremstår investeringskonseptet som overdimensjonert
3. Delstrekning 3 og 4 kan gi OK og prioriterbare prosjekter, hvis man får spisset og forbedret konseptet
4. Vi ønsker nå bistand og innspill for å forbedre konseptet, samt få innspill til relevante minimumskonsepter

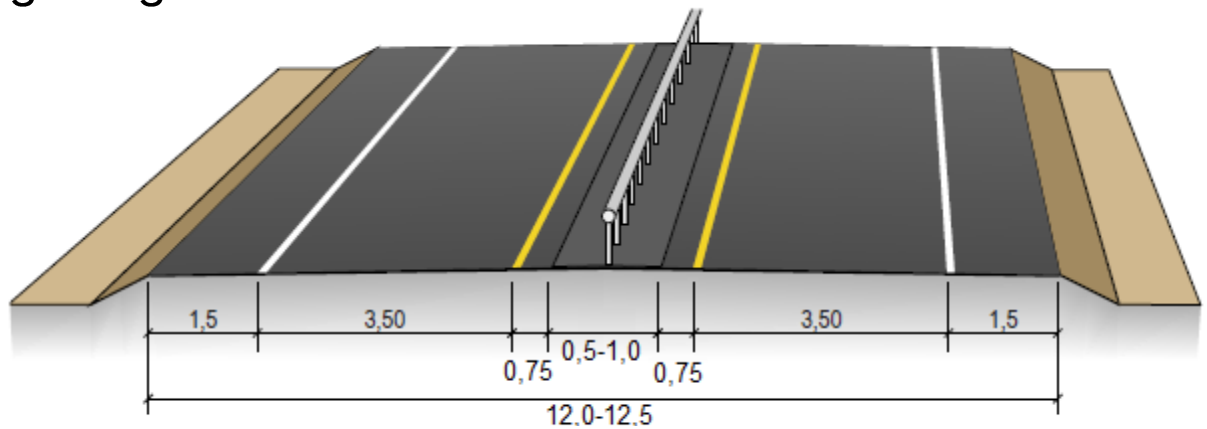
Oversikt over foreløpige investeringskonsept

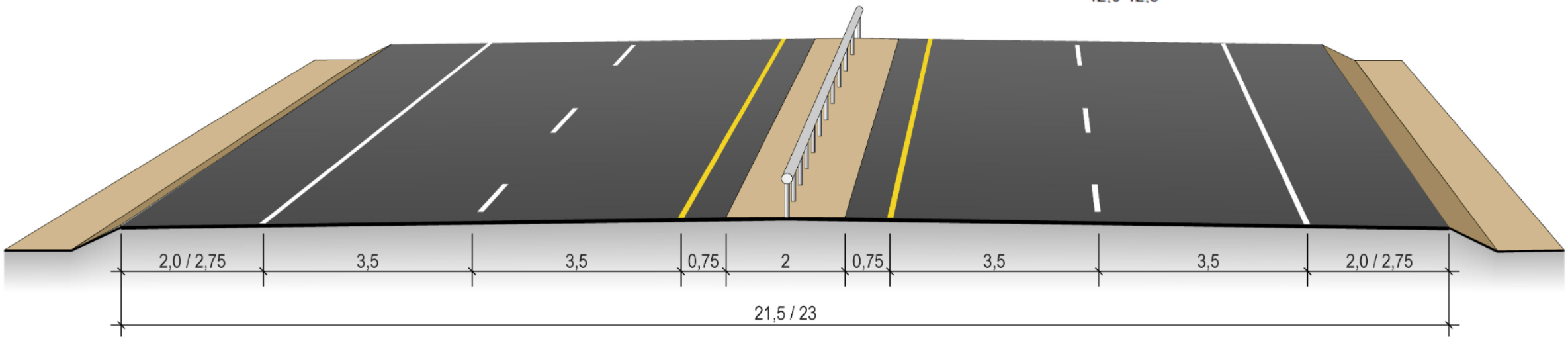
Per delstrekning
Trasé A og B – To foreløpig vurderte gjennomgående traseer for investeringskonseptet

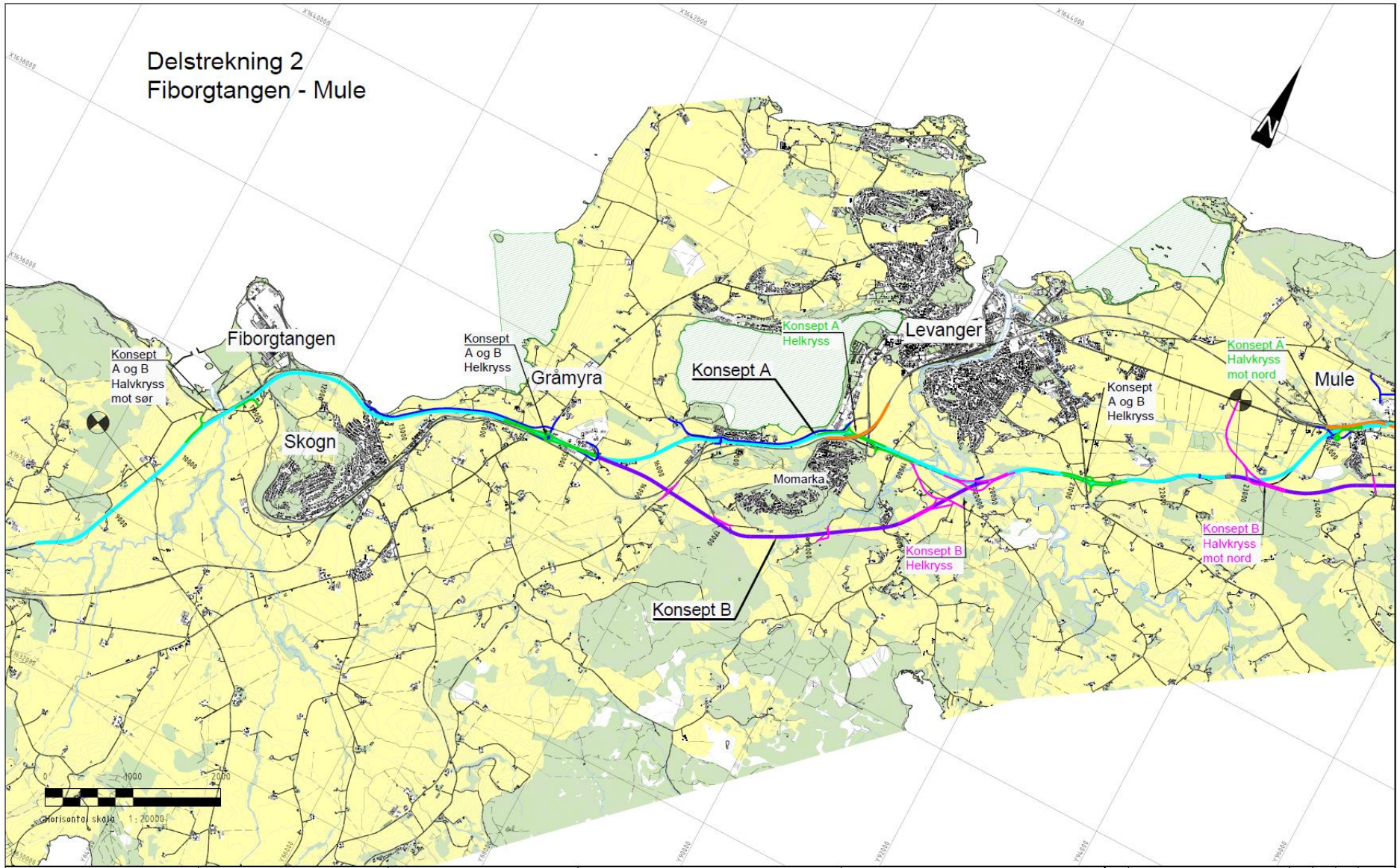
NyeVeier

Trafikkgrunnlag og vegstandard

- Trafikkmengder Verdal - Mære 8.000-11.000 kjt/døgn (2025)
- Dimensjoneringsår 20 år etter åpning
- Ønsker å bygge «godt nok» og samtidig riktig standard for framtida
- Fartgrense 90, 100 eller 110 km/t
- Ingen avkjørsler – kun planskilte kryss







TEGNFORKLARING

Konsept A
- E6
- E6 Kryss / ramper
- Ny lokalveg
- Omlegging jernbane
- Omlegging jernbane bru

Konsept B
- E6
- E6 Kryss / ramper
- Ny lokalveg
- Omlegging jernbane

Eksisterende
- Kommunegrense
- Eksisterende E6
- Jernbane
- Veg
- Bygninger
- Luftlinje
- RAMSAR-område

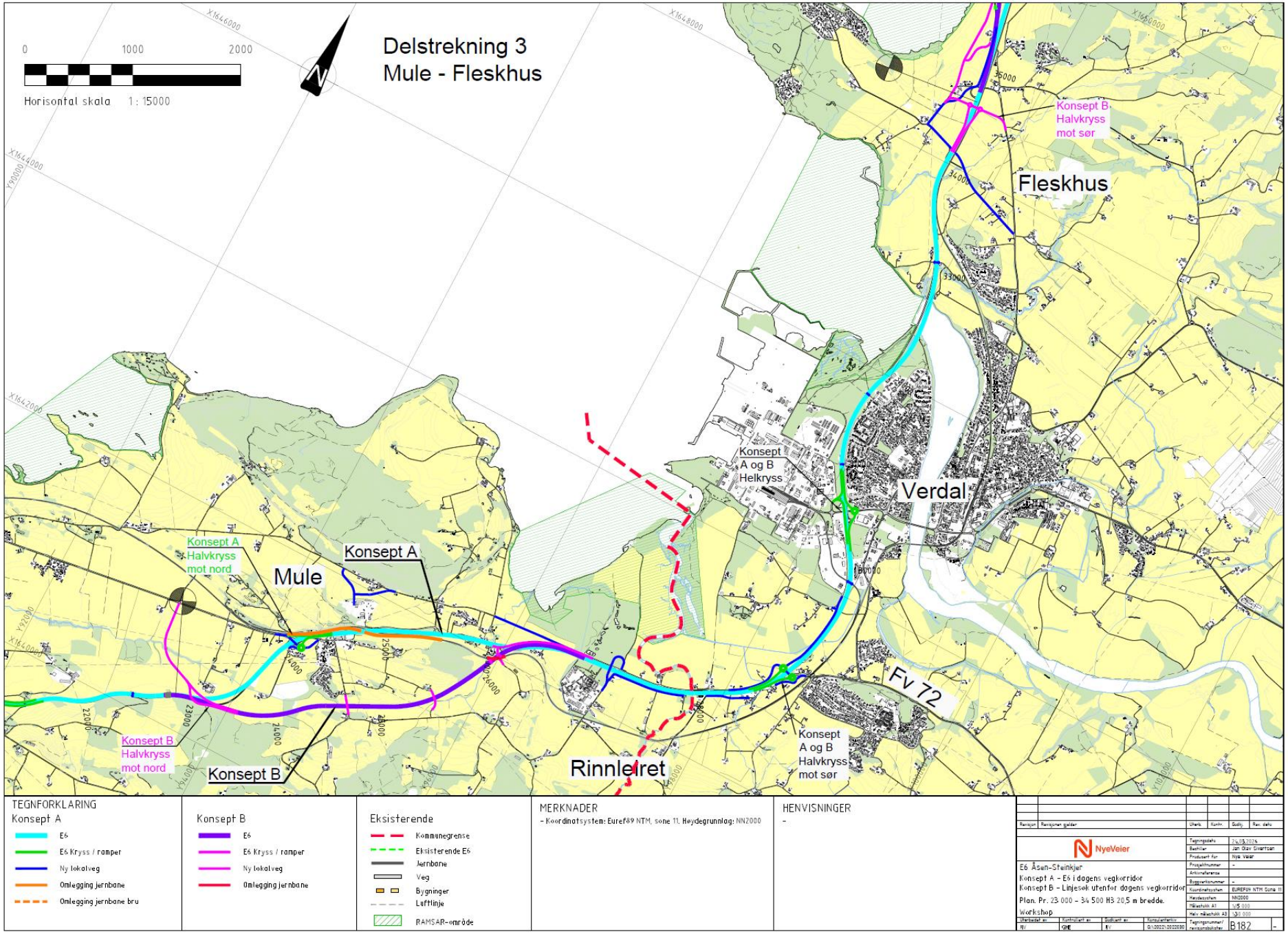
MERKNADER
- Koordinatsystem: Euref89 NTM, sone 11. Høydegrunnlag: NN2000

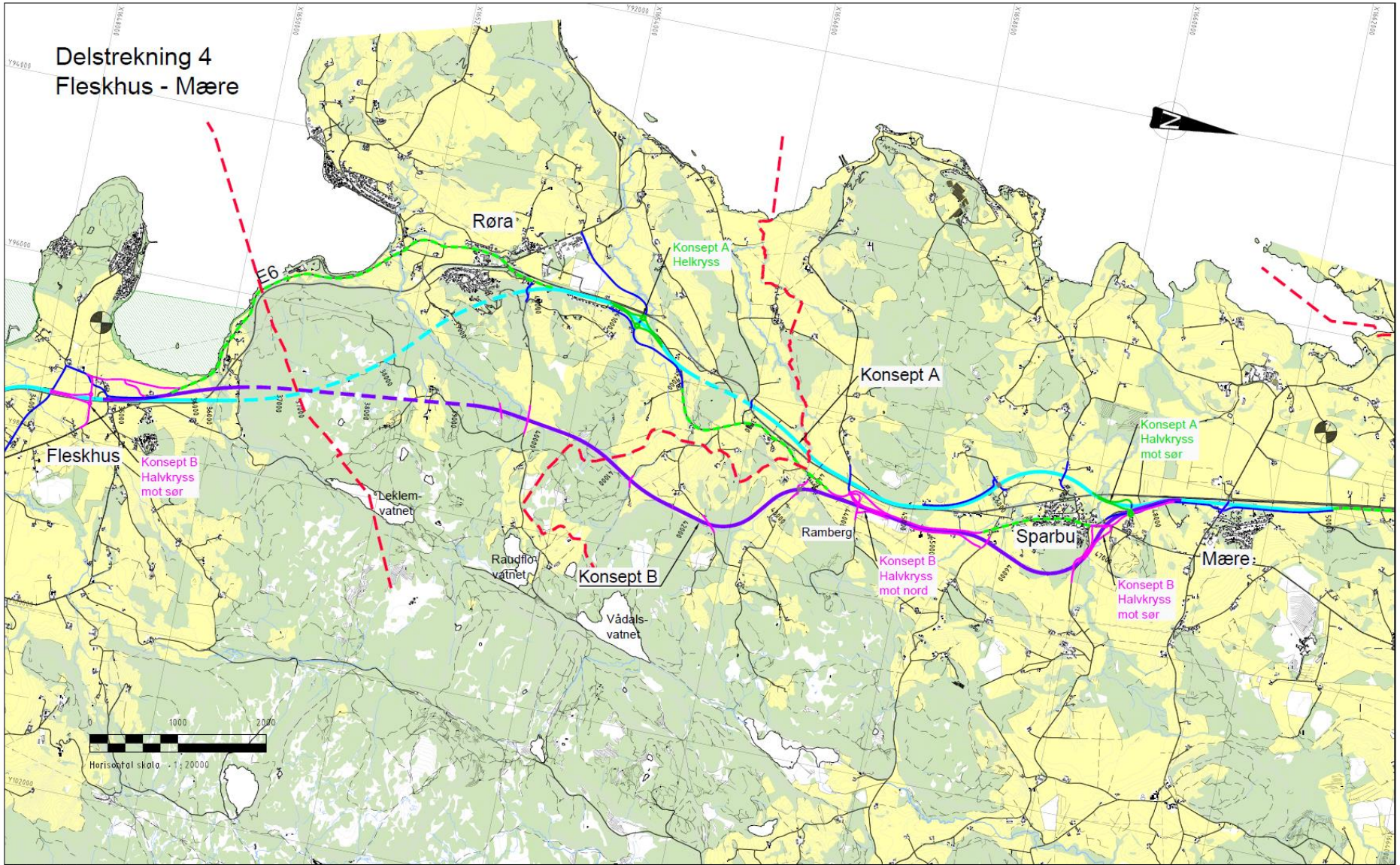
HENVISNINGER
-

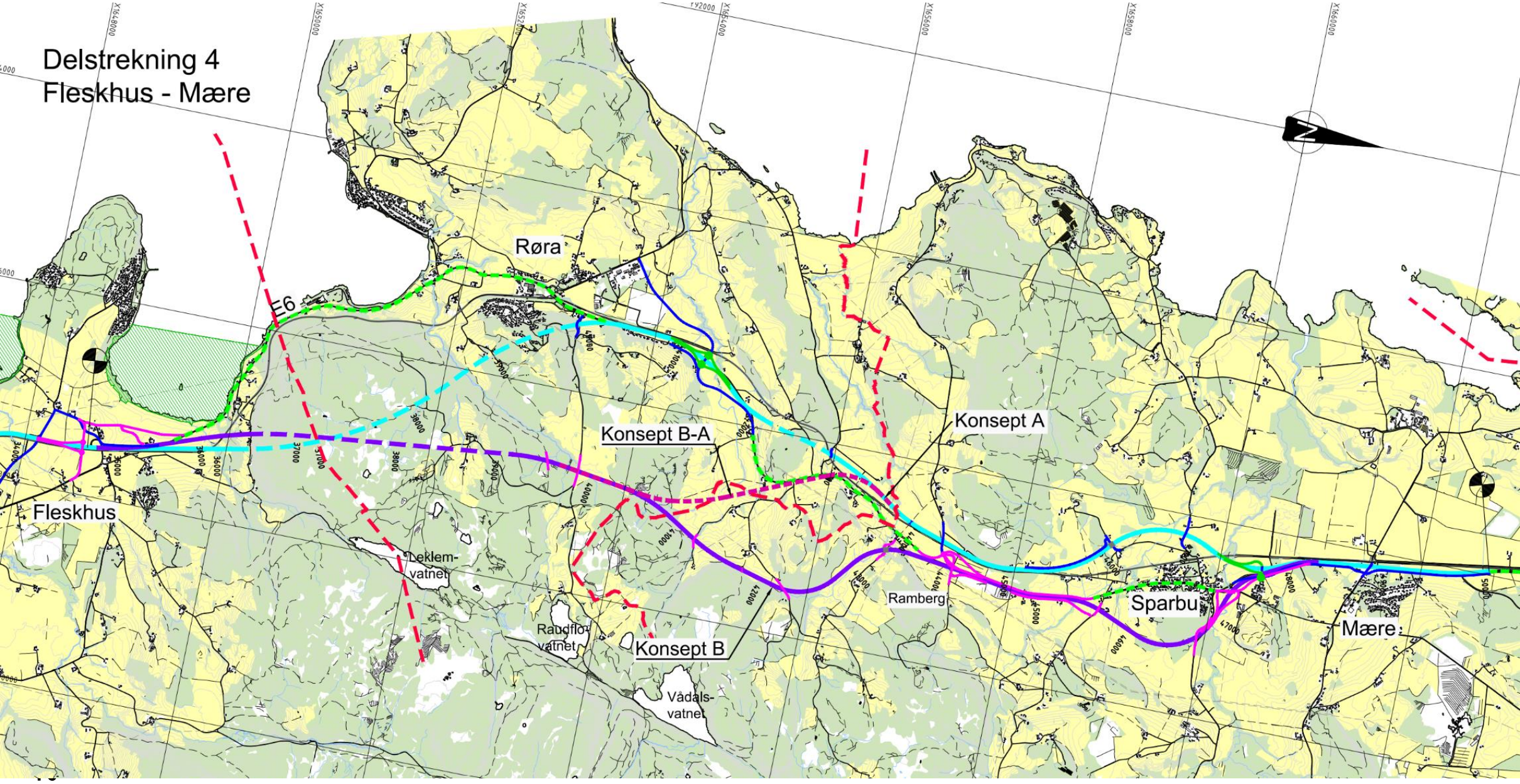
NyeVeier

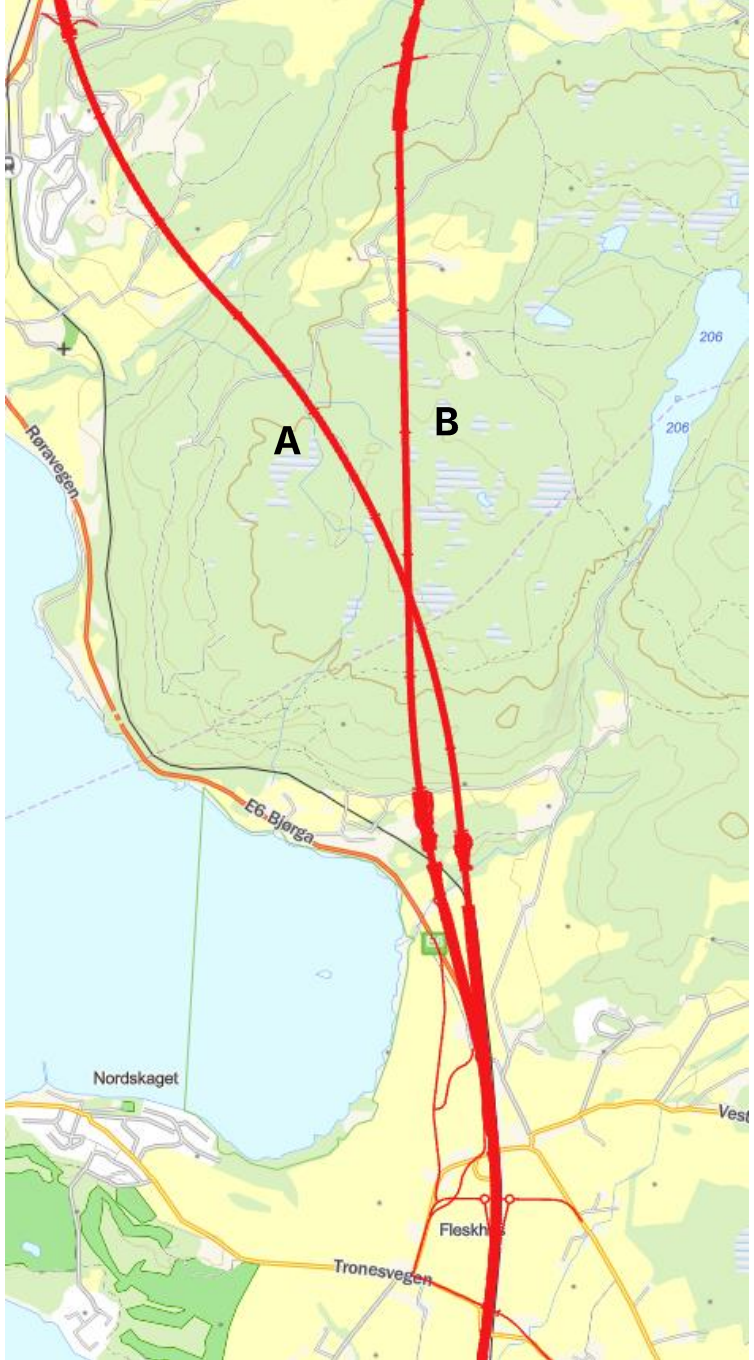
E6 Åsen-Steinkjer
Konsept A - E6 i dagens vegkorridor
Konsept B - Linjesøk utenfor dagens vegkorridor
Plan. Pr. 9 500 - 23 000 H5 20,5 m bredde.
Workshop

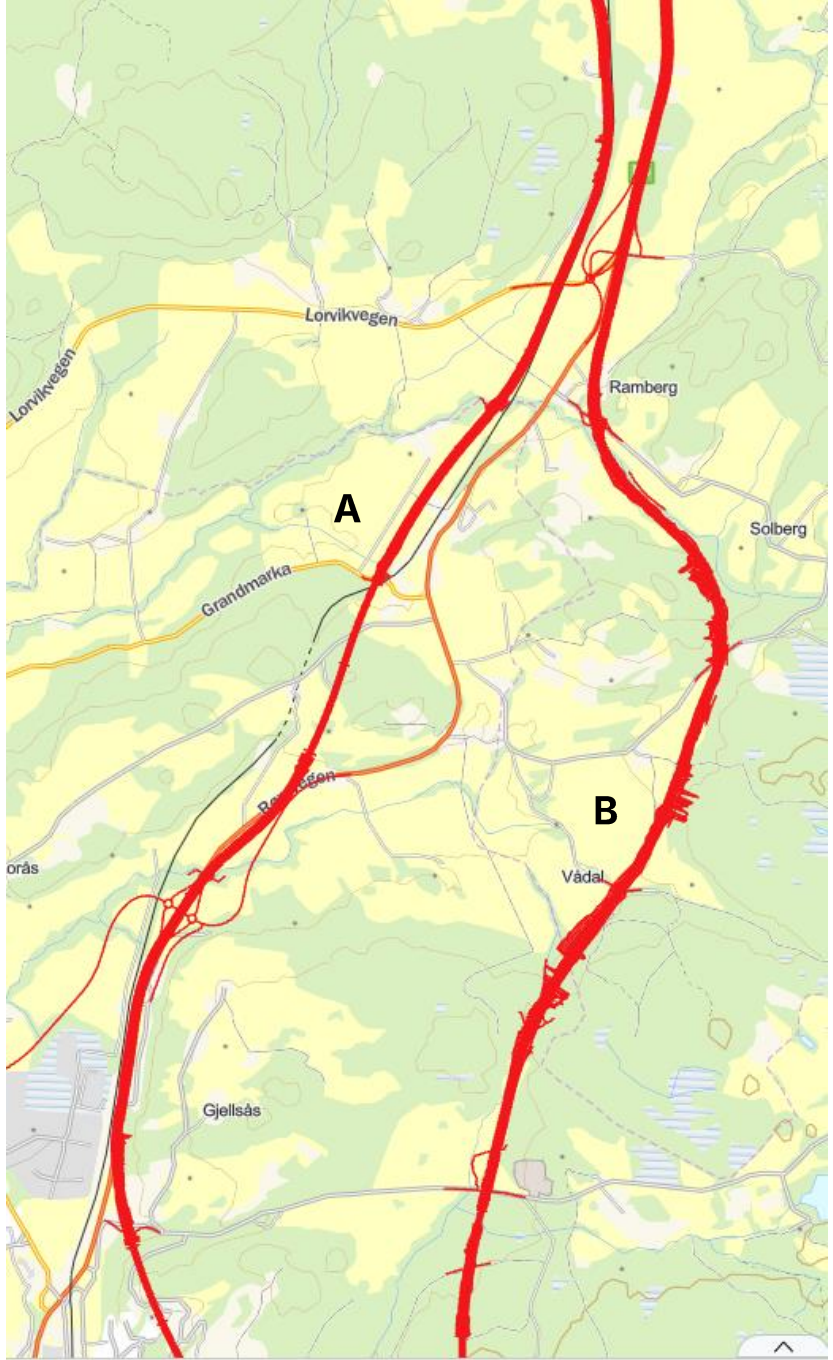
Tegningsdato	24.09.2024
Bestiller	Jan Olav Sivertsen
Produsert for	Nye Veier
Prosjektnummer	-
Arkivreferanse	-
Byggverksnummer	-
Koordinatsystem	EUREF89 NTM Sone 11
Høydesystem	NN2000
Målestokk A1	1:20 000
Halv målestokk A3	1:40 000
Tegningsnummer/ revisjonsbokstav	B181 -

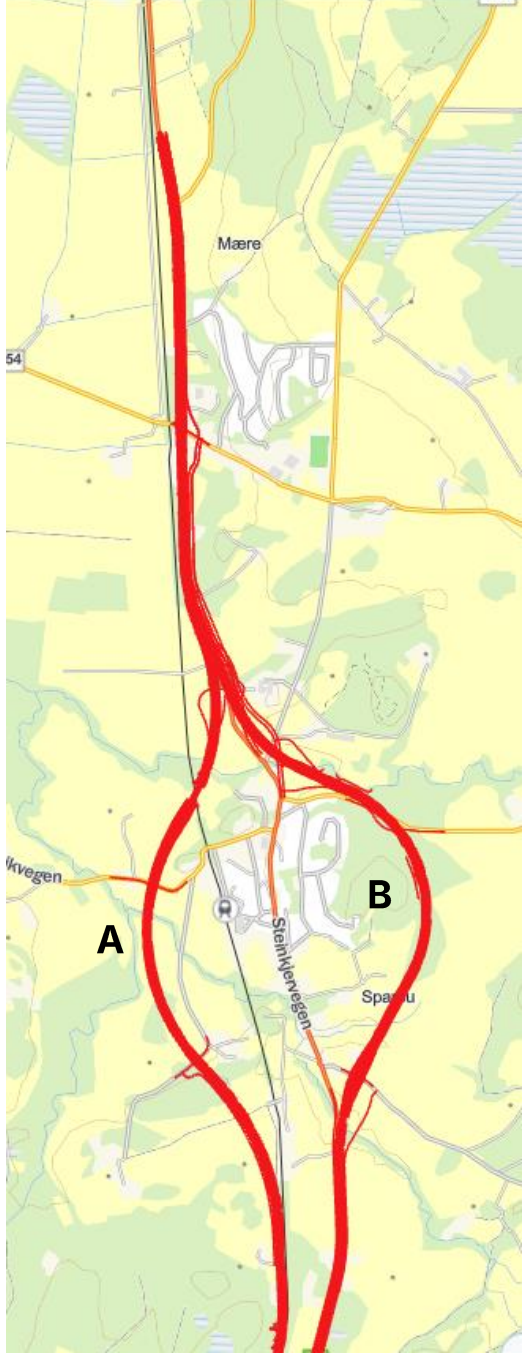

Delstrekning 3
Mule - Fleskhus
0
1000
2000
Horisontal skala 1 : 15000
Konsept B
Halvkryss
mot sør
Fleskhus
Konsept
A og B
Helkryss
Verdal
Konsept A
Halvkryss
mot nord
Konsept A
Mule
Fv 72
Konsept B
Halvkryss
mot nord
Konsept B
Rinnleiret
Konsept
A og B
Halvkryss
mot sør
TEGNFORKLARING
Konsept A
E6
E6 Kryss / ramper
Ny lokalveg
Omlegging jernbane
Omlegging jernbane bru
Konsept B
E6
E6 Kryss / ramper
Ny lokalveg
Omlegging jernbane
Eksisterende
Kommunegrense
Eksisterende E6
Jernbane
Veg
Bygninger
Luftlinje
RAMSAR-område
MERKNADER
- Koordinatsystem: Euref89 NTM, sone 11; Høydegrunnlag: NN2000
HENVISNINGER
-
NyeVeier
E6 Åsen-Steinkjer
Konsept A - E6 i dagens vegkorridor
Konsept B - Linjesøk utenfor dagens vegkorridor
Plan. Pr. 23 000 - 34 500 HS 20,5 m bredde.
Workshop
Tegningsdato 24.03.2026
Bestiller Jan Olav Sivertsen
Produsert for Nye Veier
Prosjektnummer -
Arkivreferanse -
Koordinatsystem EUREF89 NTM Sone 11
Høydesystem NN2000
Målestokk A1 1:5 000
Målestokk A3 1:10 000
Tegningsnummer/ revisjonsbokstav B182 -


Delstrekning 4
Fleskhus - Mære
Røra
E6
Konsept A
Helkryss
Konsept A
Konsept A
Halvkryss
mot sør
Fleskhus
Konsept B
Halvkryss
mot sør
Leklem-
vatnet
Ramberg
Sparbu
Mære
Raudflo-
vatnet
Konsept B
Konsept B
Halvkryss
mot nord
Konsept B
Halvkryss
mot sør
Vådals-
vatnet
1000
2000
Horisontal skala - 1 : 20000
TEGNFORKLARING
Konsept A
E6
E6 Kryss / ramper
Ny lokalveg
Omlegging jernbane
Omlegging jernbane bru
Konsept B
E6
E6 Kryss / ramper
Ny lokalveg
Omlegging jernbane
Eksisterende
Kommunegrense
Eksisterende E6
Jernbane
Veg
Bygninger
Luftlinje
RAMSAR-område
MERKNADER
- Koordinatsystem: Euref89 NTM, sone 11, Høydegrunnlag: NN2000
HENVISNINGER
-
NyeVeier
E6 Åsen–Steinkjer
Konsept A – E6 i dagens vegkorridor
Konsept B – Linjesek utenfor dagens vegkorridor
Plan. Pr. 34 500 – 50 000 H5 20,5 m bredde.
Workshop
Tegningsdato 24.03.2026
Bestiller Jan Olav Sivertsen
Produsert for Nye Veier
Koordinatsystem EUREF89 NTM Sone 11
Høydesystem NN2000
B183


Delstrekning 4
Fleskhus - Mære
Røra
E6
Konsept B-A
Konsept A
Konsept B
Fleskhus
Leklem-
vatnet
Raudflo
vatnet
Vådals-
vatnet
Ramberg
Sparbu
Mære


A
B
206
208
Rørøvegen
E6 Bjørga
Nordskaget
Tronesvegen


A
B
Lorvikvegen
Lorvikvegen
Ramberg
Solberg
Grandmarka
Vådal
Gjellsås


Mære
A
B
Steinkjervegen


NyeVeier