



Statens vegvesen

Konseptvalgutredning (KVU) Transportløsning veg/bane Trondheim - Steinkjer

Informasjonsmøte

Stjørdal 28. april 2011

Analyseresultater

Jon Arne Klemetsaune

Strategiseksjonen Region midt

Foto: Colourbox

Tema

- ✓ INFORMASJON om analyseresultater
- ✓ - Investeringskostnader (Anslag)
- ✓ - Regionale transportmodeller (RTM)
- ✓ - Virkningsberegninger, prissatte (EFFEKT)
- ✓ - Ikke prissatte virkninger
- ✓ - Finansiering og evt kryssfinansiering
- ✓ - Regionale virkninger (COWIs pendlemodell)
- ✓ - Risiko og sårbarhet (ROS-analyse)
- ✓ - Usikkerhetsvurdering

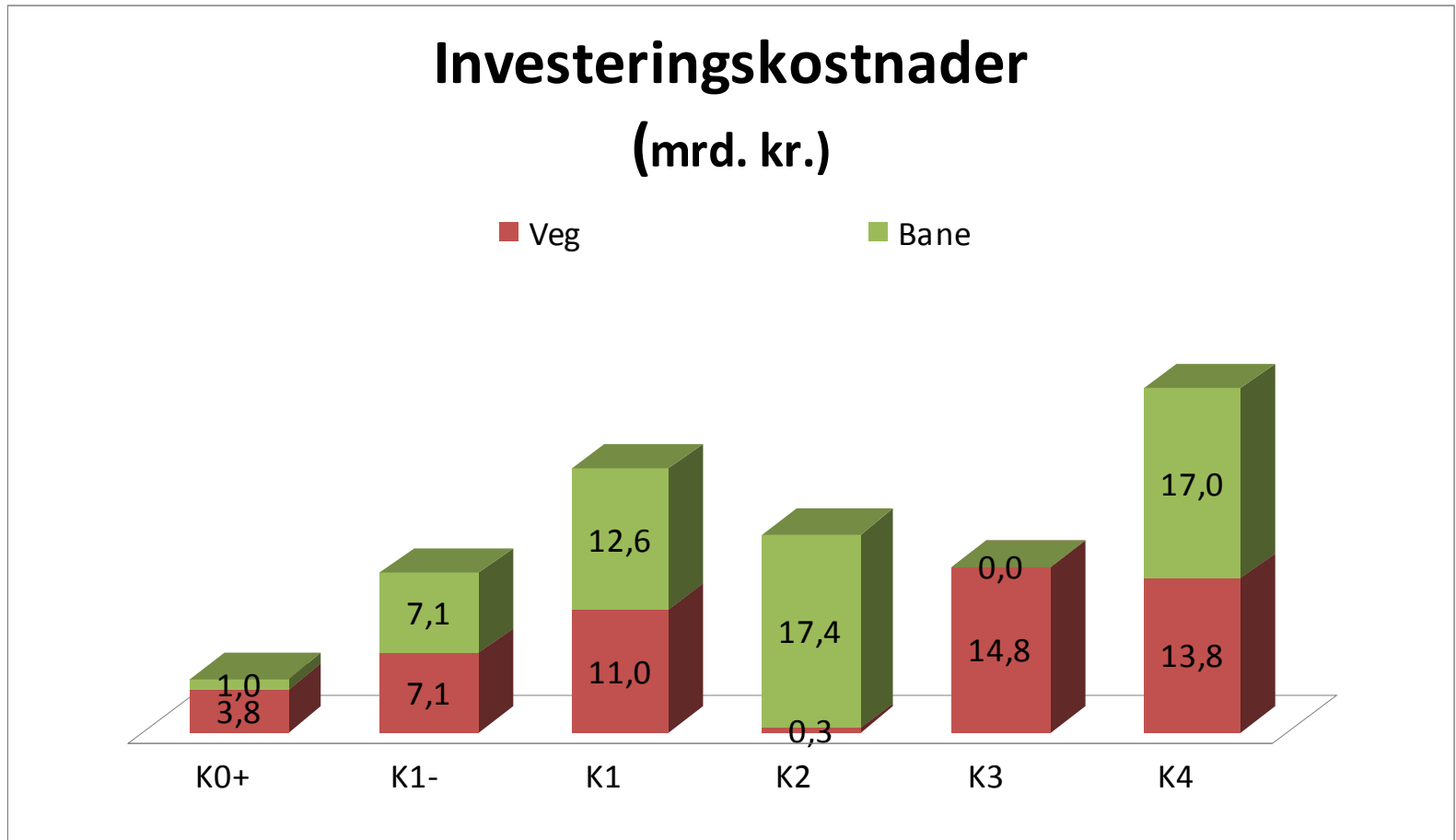
Investeringskostnader

- Investeringskostnadene for konseptene er beregnet ved hjelp av Anslagmetoden. På dette plan-nivået innebærer det usikkerhet på ca 40 %

Prisnivå = 2011 Kostnad per konsept (mrd kr)	K0+	K1-	K1	K2	K3	K4
Veg	3,8	7,1	11,0	0,3	14,8	13,8
Bane	1,0	7,1	12,6	17,4	0,0	17,0
Sum Trondheim - Steinkjer	4,8	14,2	23,6	17,7	14,8	30,8
Delstrekning Trondheim-Stjørdal						
Veg	0,2	1,3	2,1	0,0	2,8	2,6
Bane	0,3	3,4	6,5	8,1	0,0	8,1
Sum Trondheim - Stjørdal	0,5	4,7	8,6	8,1	2,8	10,7
Delstrekning Stjørdal - Åsen						
Veg	1,0	3,0	3,5	0,1	4,5	4,0
Bane	0,1	2,0	4,0	4,3	0,0	3,8
Sum Stjørdal - Åsen	1,1	5,0	7,5	4,4	4,5	7,8
Delstrekning Åsen - Steinkjer						
Veg	2,7	2,8	5,4	0,2	7,5	7,2
Bane	0,5	1,7	2,1	5,0	0,0	5,1
Sum Åsen - Steinkjer	3,2	4,5	7,5	5,2	7,5	12,3

Investeringskostnader

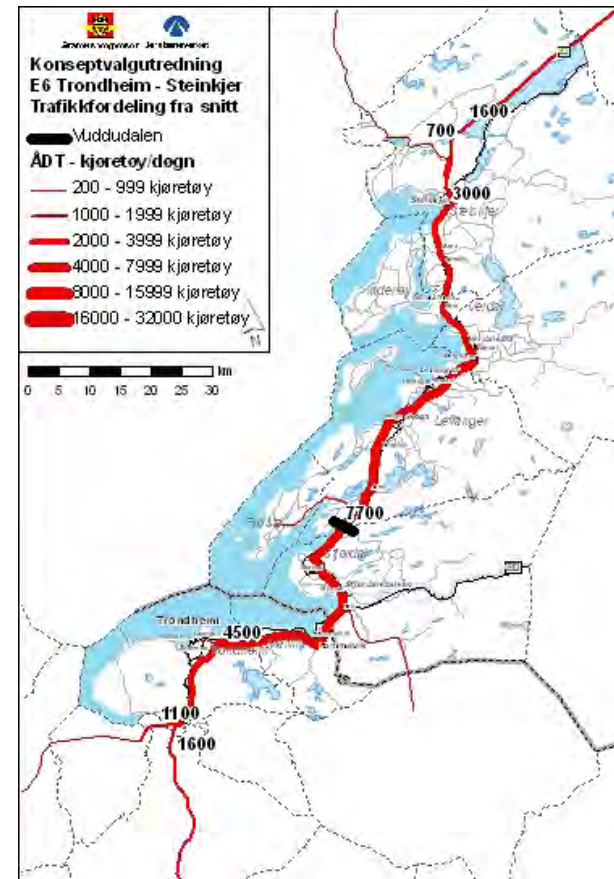
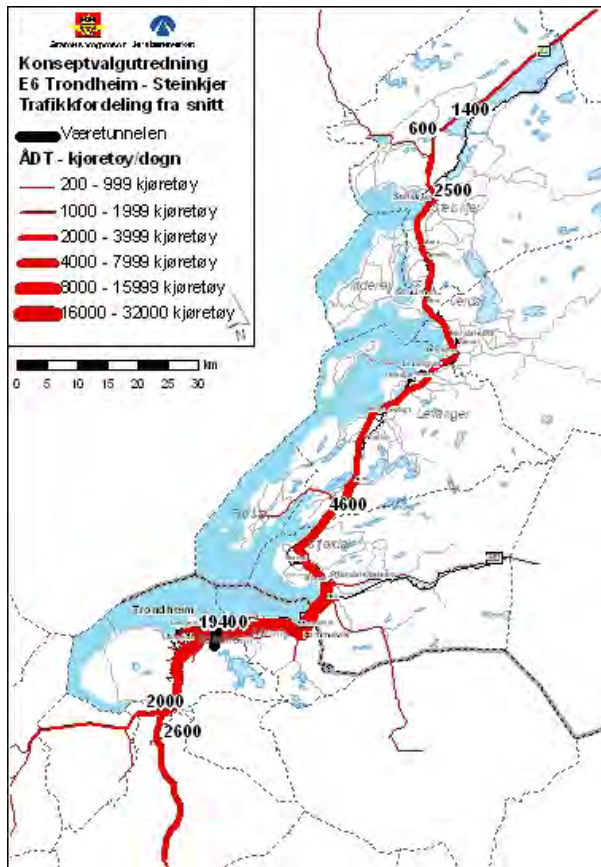
- Investeringskostnadene for konseptene er beregnet ved hjelp av Anslag-metoden. På dette plan-nivået innebærer det usikkerhet på ca 40 %



4

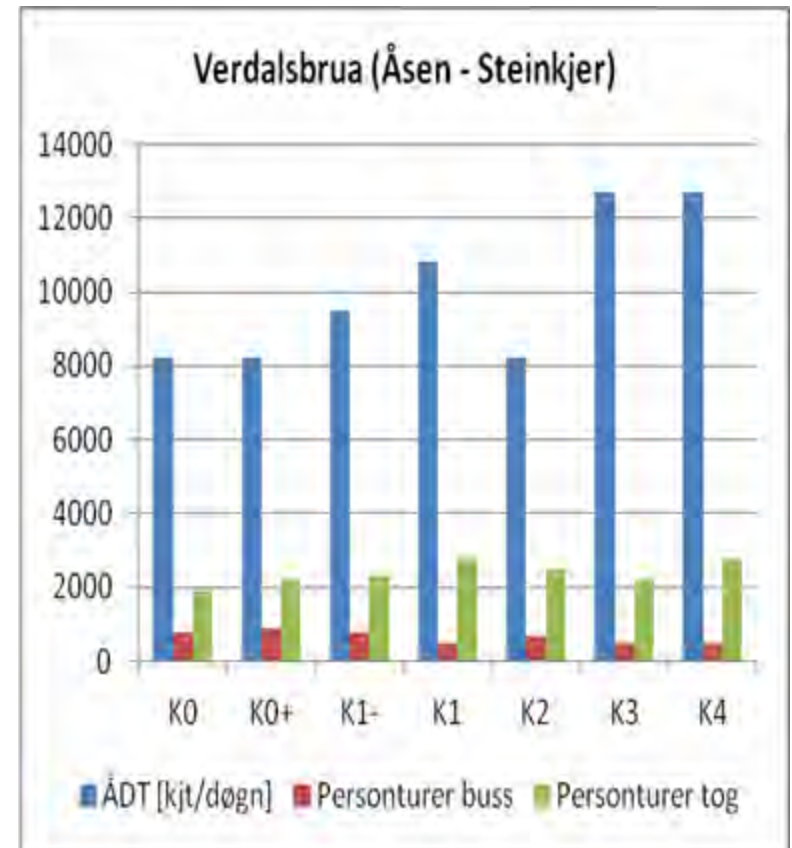
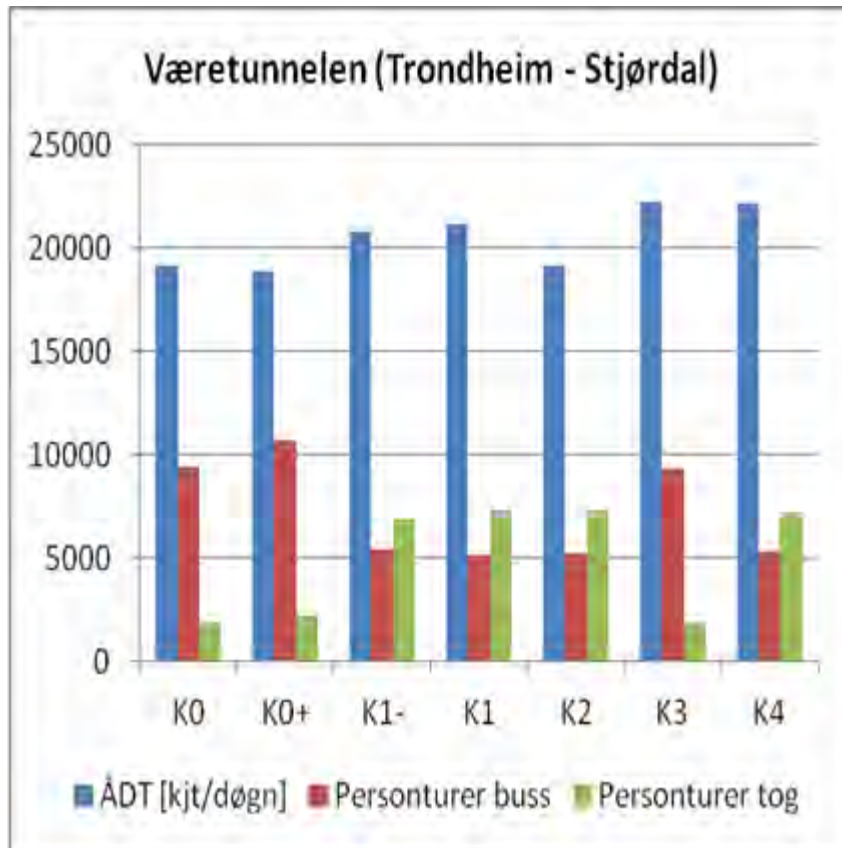
Regionale transportmodeller

- Utgangspunktet for transportanalysen er Regional Transportmodell (RTM) for Region midt med beregningsår 2010. Antall lange reiser (lengre enn 100 km) blir antakelig vurdert litt for lavt i disse beregningene.

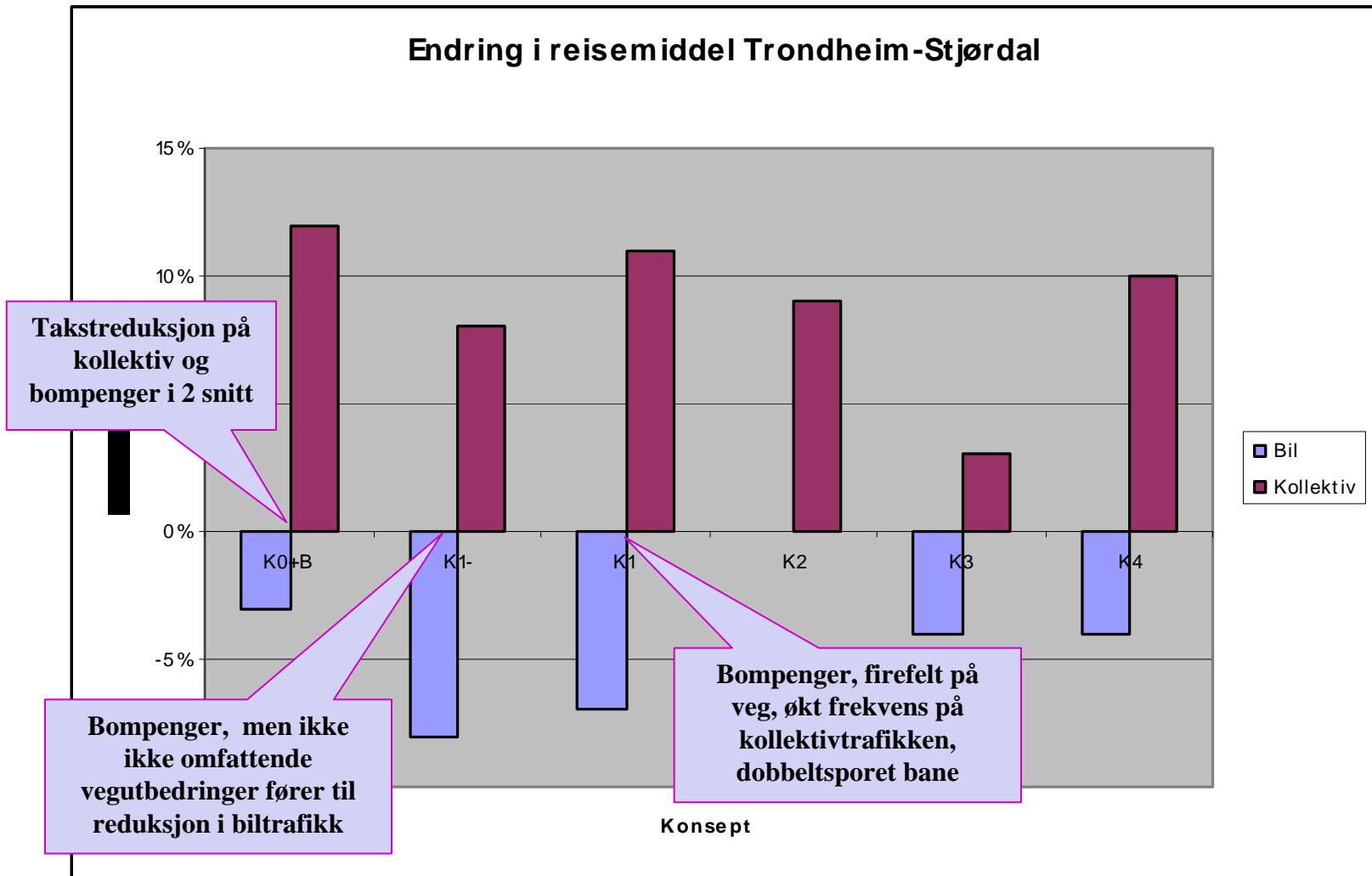


Reisemiddelfordeling

- Figurene nedenfor er hentet fra RTM i 2040-situasjonen. Stolpene representerer antall kjøretøy på veg, personturer på buss og personturer på tog i et gjennomsnittsdøgn

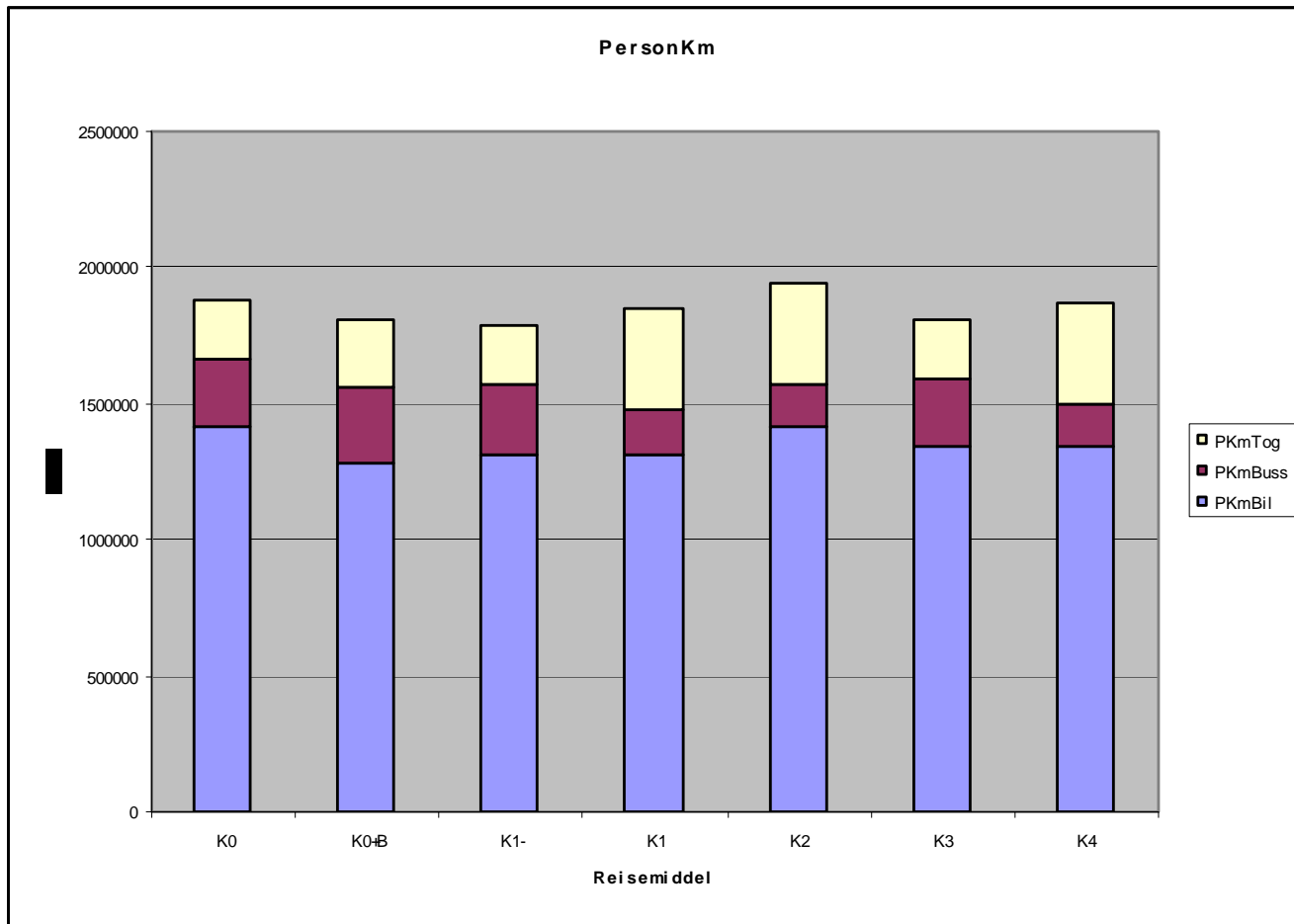


Reisemiddelfordeling



Transportarbeid

- Diagrammet nedenfor viser fordeling av transportarbeid (antall personer x distance) på personbil – buss – tog for konseptene. Trafikkmengdene er slik de beregnes med vegprising/bompenger der det er aktuelt.



Prissatte virkninger

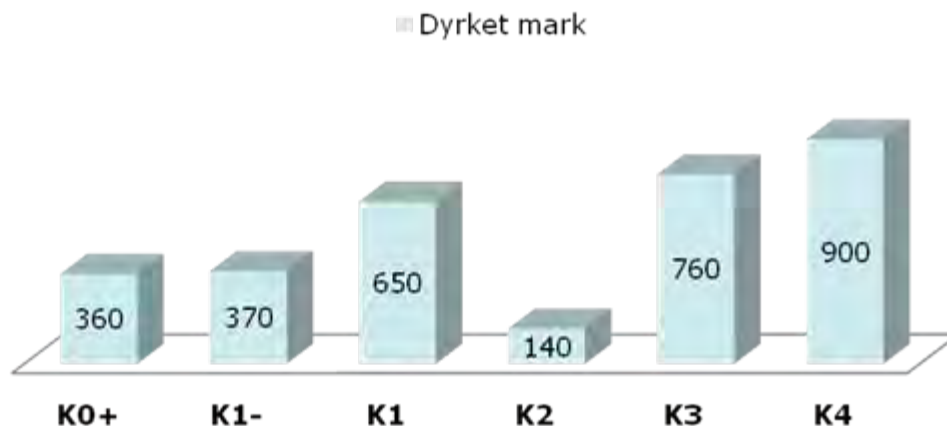
- \ Hovedtrekkene fra analysen av prissatte konsekvenser er satt opp i denne tabellen. Tallene kommer fra vegvesenets standardberegningsmodell EFFEKT. Analyseperioden er 25 og alle kostnader diskonteres (rente 4,5%) til sammenligningsåret som er 2020
- \ I denne tabellen betyr minus-fortegn **"forverring"** og pluss-fortegn **"forbedring"**

Prisnivå = 2011 Endringer diskontert (mill kr)	K0+	K1-	K1	K2	K3	K4
Kjørekostnader næringstransport	-476	499	740	51	1 221	1 259
Kjøre-/reisekostnader for andre	1 216	192	1 171	988	757	1 419
Operatører (kollektivselskap)	1 193	438	518	17	803	791
Det offentlige (invest. / drift)	-6 546	-12 761	-25 832	-18 031	-16 606	-33 602
Ulykkeskostnader	773	935	1 307	199	1 811	1 864
Miljøkostnader	78	-67	-125	10	-271	-220
Skattekostnader og restverdi	-741	-883	-2 385	-1 524	-1 580	-3 095
Netto nytte	-4 502	-11 647	-24 606	-18 290	-13 865	-31 583

Ikke prissatte virkninger

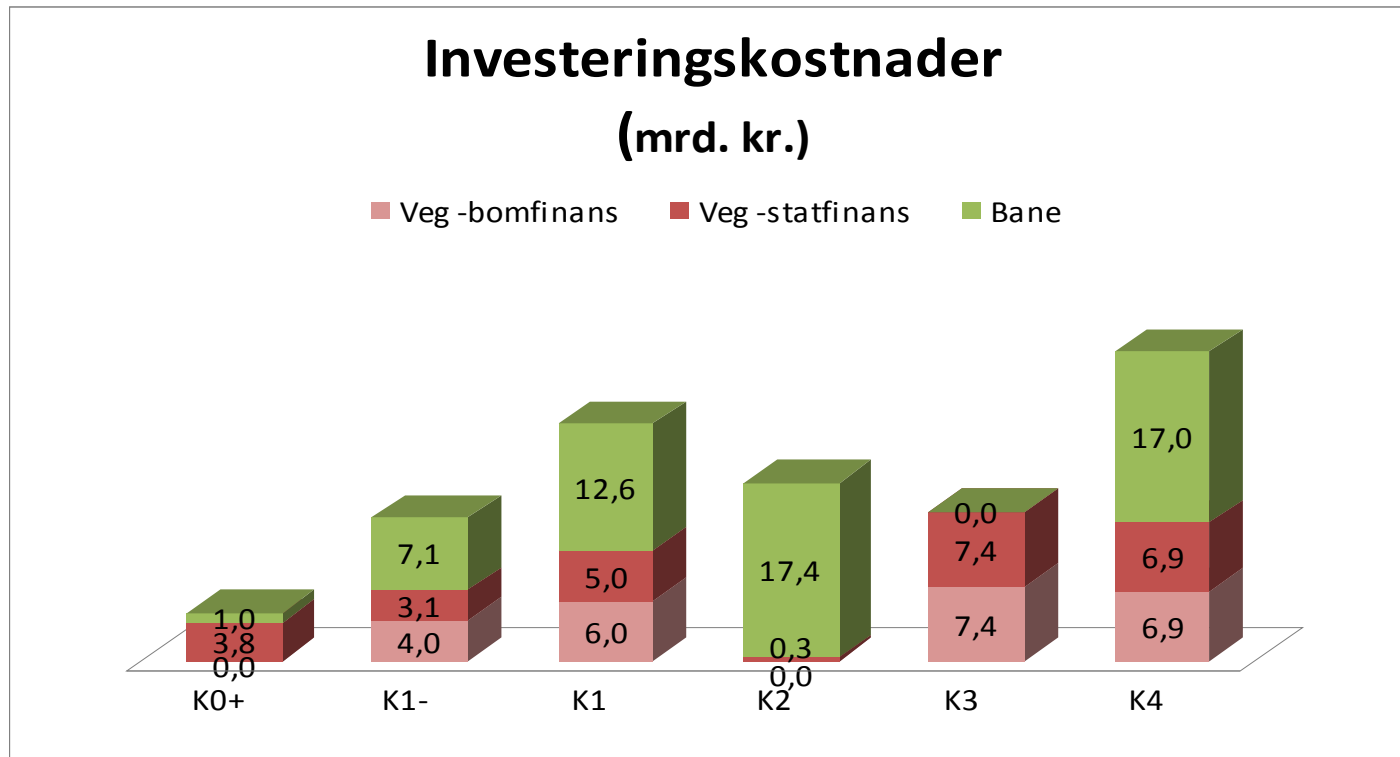
- Hovedtema som er vurdert er :
 - Landskapsbilde
 - Nærmiljø og friluftsliv
 - Naturmiljø
 - Kulturmiljø
 - Naturressurser
- Inngrep i dyrket mark inkluderer også nødvendig areal til lokalveger og gang-/sykkelveger

Inngrep dyrket mark (daa)



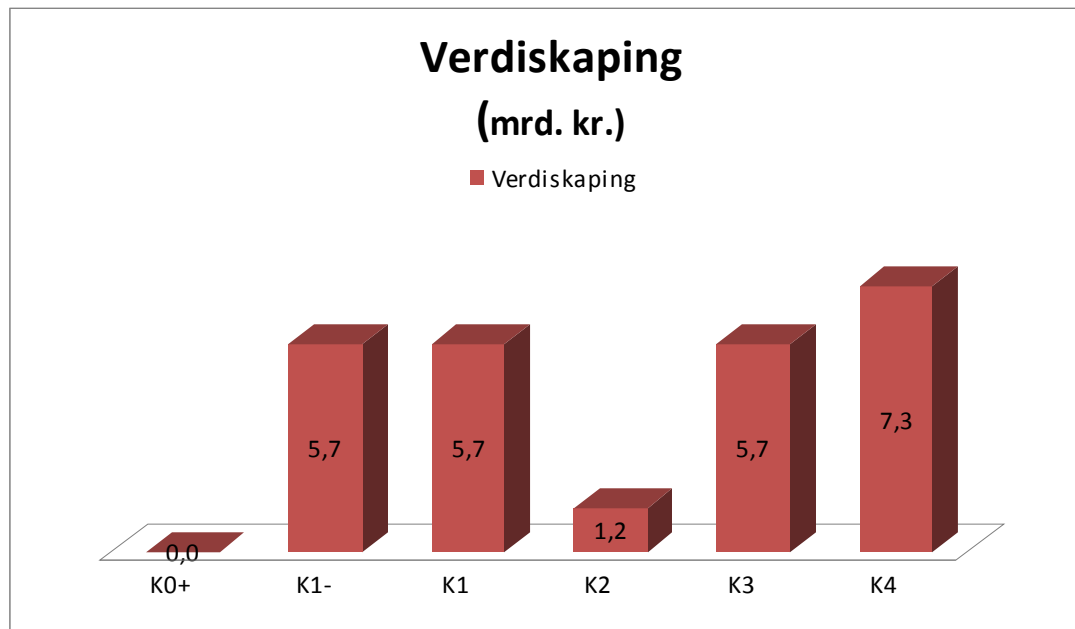
Finansiering

- Det er utarbeidet en egen finansieringsanalyse for å beregne potensiale for bompengefinansiering. Litt avhengig av innkrevingsstrategi og rabattnivåer, er det mulig å delfinansiere vegtiltakene med mellom 50 og 85 %.
- I NTP sies det at det er normalt å finansiere riksvegprosjekter med minimum 50 % bompenger. I perioden 2004 – 2013 (10 år) vil det på strekningen vår bli brukt 1,5 mrd statlige kroner og 2,6 mrd bomkroner (63 %), totalt 4,1 mrd kr



Regionale virkninger

- Det er gjennomført beregninger som tallfester virkningen konseptene kan ha for verdiskaping og næringsutvikling i regionen mellom Trondheim og Steinkjer.
- Desto bedre infrastruktur det finnes i et område, desto lavere blir kostnadene for å pendle og desto større vil spesialisering mellom næring og bolig bli.



Annuitetsberegning basert på en nåverdi med 20 års levetid og 7 % rente

Usikkerhetsvurdering

- ✦ Vurderinger og beregninger er foretatt på et utredningsnivå. Dvs det er ikke fastsatt detaljerte traseer, og endelige reguleringsplaner kan gi vesentlig endret omfang av inngrep i eksisterende situasjon
- ✦ **Investeringskostnader er beregnet med gjennomsnittlige løpemeterpriser fra sammenlignbare prosjekter. Usikkerheten kan være opptil 40% avvik**
- ✦ **Transportmodell og prognoser kan avvike ca 15% fra virkeligheten. Noen ganger vesentlig mer**
- ✦ **Regionale virkninger vil helt klart være positive med reduserte reisetider. Den primære usikkerheten er knyttet til tallfestingen. Størrelsen på usikkerhet er ukjent**
- ✦ **ROS-analysen er gjennomført uten å vektlegge konsekvenspotensialet**