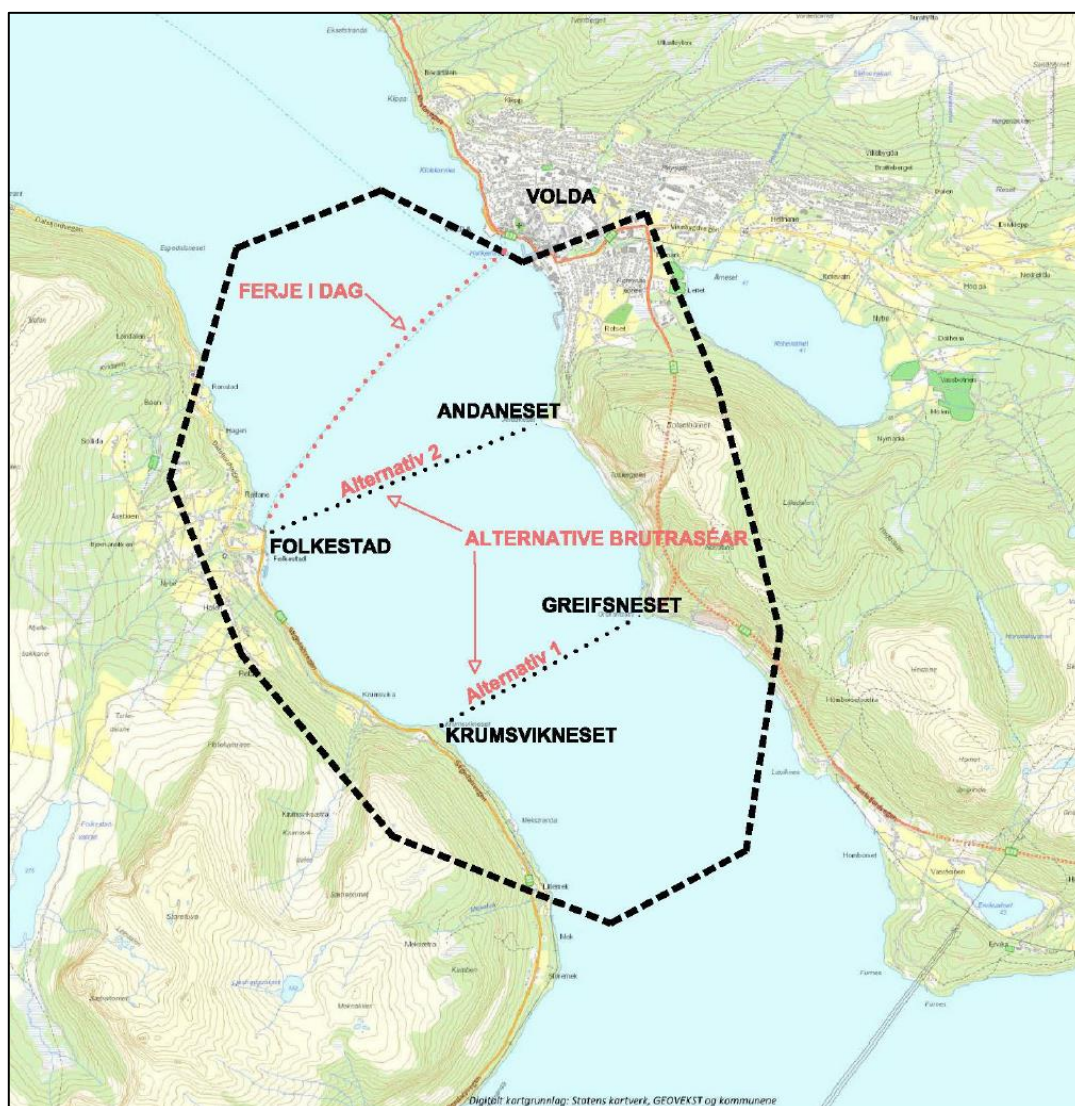


NOTAT – PRISSATTE VIRKNINGER

OPPDRAAG	Voldsfjordkryssing - konsekvensutredning og kommunedelplan	DOKUMENTKODE	10215087-PLAN-NOT-001
EMNE	Prissatte virkninger	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAAGSGIVER	Volda kommune	OPPDRAAGSLEDER	Sissel Enodd
KONTAKTPERSON	Erlend Sporstøl Vikestrand	SAKSBEHANDLER	Anne Grete Ulvestad Raanaa og Maren Louise Salte
		ANSVARLIG ENHET	Multiconsult Norge AS



00	16.06.2021	Notat Prissatte virkninger	Anne Grete U. Raanaa	Maren Louise Salte	Sissel Enodd
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

Innholdsfortegnelse

Sammendrag.....	3
1.1 Utredningskrav og kunnskapsgrunnlag	3
1.2 Konsekvensanalyse	3
1 Bakgrunn og utredningskrav.....	4
1.1 Bakgrunn for planarbeidet.....	4
1.2 Planområdet	4
1.3 Utredningskrav	5
1.4 Planprogram	6
2 Metode og kunnskapsgrunnlag	7
2.1 Fordeling av prissatte konsekvenser på aktørgrupper	7
2.2 Kort om metode.....	7
2.2.1 Beregning av prissatte konsekvenser	7
2.2.2 Forutsetninger / modellvalg	8
2.2.3 Vegstandard.....	9
2.2.4 Trafikkmengder.....	9
2.2.5 Bom- og fergeselskaper	10
2.2.6 Stigning og kurvatur.....	11
2.2.7 Støy, luftforurensning og klimautslipp	11
2.2.8 Ulykker	11
3 Beskrivelse av alternativene i analysen	12
3.1 Avgrensning av vegnettet / modellområdet	12
3.2 Referansealternativet	12
3.3 Utbyggingsalternativene.....	13
3.3.1 1A Lav flytebru med skipssluse Krumsvikneset – Greifsneset.....	13
3.3.2 1B Flytebru Krumsvikneset – Greifsneset, med fast seglingsløp nær Greifsneset	13
3.3.3 2A Lav flytebru med skipssluse Folkestad - Andaneset	13
3.3.4 2C Flytebru Folkestad – Andaneset, med fast seglingsløp nær Andaneset.....	13
4 Beregningsresultater fra EFFEKT	14
4.1 Trafikant- og transportbrukernytte	14
4.2 Operatørnytte	15
4.3 Budsjettvirkninger for det offentlige	15
4.4 Nytte for samfunnet for øvrig.....	16
4.5 Sammenstilling av prissatte virkninger	16
5 Følsomhetsanalyse	18
5.1 Trafikkvekst og anleggskostnader	18
5.2 Andel lange reiser	19
5.2.1 Resultater mellomstor andel mellomlange og lange reiser	19
5.2.2 Resultater stor andel mellomlange og lange reiser	19
5.2.3 Oppsummering andel lange reiser	20
6 Vedlegg: Utskrifter fra EFFEKT	21
6.1 Vedlegg A - Alternativ 1A Totalkostnader	21
6.2 Vedlegg B - Alternativ 1B Totale kostnader.....	22
6.3 Vedlegg C- Alternativ 2A Totale kostnader.....	23
6.4 Vedlegg D - Alternativ 2C Totale kostnader.....	24

Sammendrag

1.1 Utredningskrav og kunnskapsgrunnlag

Prissatte konsekvenser er utredet i henhold til planprogrammet. Planprogrammet er fastsatt av Volda kommune, 30.08.2018 (K-sak 97/18).

Beregninger er utført med Statens vegvesens program for beregning av prissatte virkninger, EFTEKT. Beregning av endringer i trafikkstrømmer er basert på trafikkmengdene beskrevet i notatet *Trafikkmengder* (Multiconsult, 2021b) og beregnet internt i EFTEKT. Trafikkanalysen er begrenset og omfatter vegnettet som i hovedsak berøres av tiltaket.

Vurdering av prissatte virkninger følger Håndbok V712. Prissatte virkninger er vurdert samlet i en nytte-kostnadsanalyse med følgende utredningstemaer:

- Trafikant- og transportbrukernytte
- Operatørnytte
- Budsjettvirkninger for det offentlige
- Virkninger for samfunnet for øvrig

Kostnadene som er brukt som grunnlag for beregningene er utarbeidet og kvalitetssikret i henhold til ANSLAG-metoden med en nøyaktighet på +/- 25 %.

1.2 Konsekvensanalyse

Alle utbyggingsalternativene innebærer bru over Voldsfjorden som erstatning for ferje mellom Volda og Folkestad.

I alle utbyggingsalternativer vil trafikant- og transportbrukere oppleve positiv nytte. Denne posten har det største bidraget til positiv nytte i alle alternativene. I tillegg kommer forholdsvis store nyttebidrag fra reduserte kostnader knyttet til regional- og global luftforurensning og støy. Investeringskostnaden utgjør en stor kostnad i alle alternativer.

I alle alternativene er de positive virkningene lavere enn kostnadene og negative prissatte virkninger. Det medfører at alle alternativene har negativ samfunnsnytte sammenliknet med referansesituasjonen med fortsatt ferje på strekningen mellom Volda og Folkestad.

Til tross for negativ netto nytte er den noe høyere for alternativ 1A og 1B enn alternativ 2A og 2C. Grunnen er i hovedsak at investeringskostnaden er lavere i alternativ 1. Lavest er den i alternativ 1B som derfor kommer best ut i vurderingen av prissatte virkninger.

Tabell 0.1 Sammenstilling av konsekvens for alle utbyggingsalternativer, prissatte virkninger i millioner kroner, diskontert.

Delområder	Alt. 1A	Alt. 1B	Alt. 2A	Alt. 2C
Netto nytte, NN	-1 914	-1 842	-2 448	-2 522
Netto nytte per budsjettkrone, NNB	-0,97	-0,95	-1,00	-1,00
NN rangering	2	1	3	4

1 Bakgrunn og utredningskrav

1.1 Bakgrunn for planarbeidet

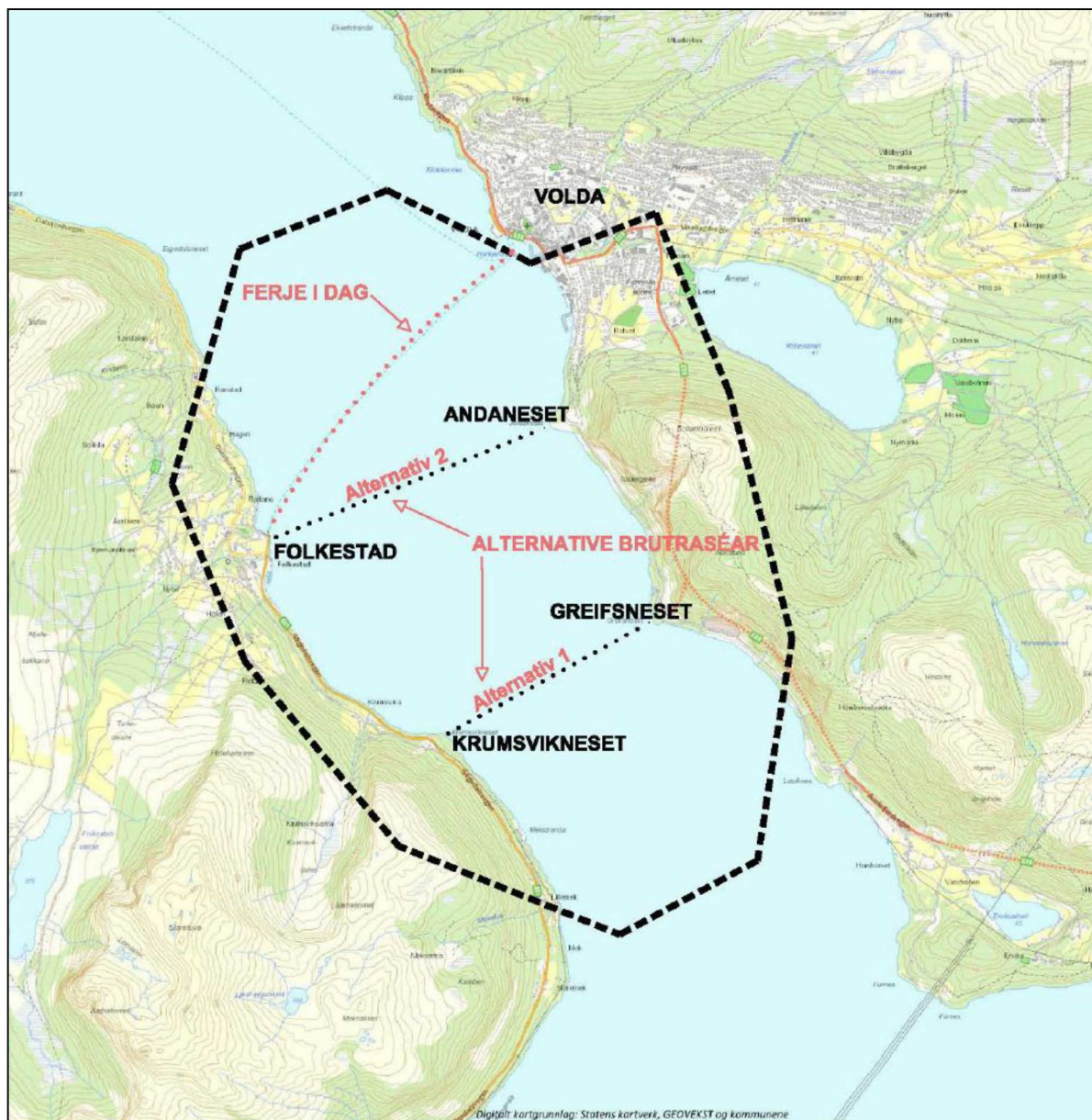
Formålet med planarbeidet er å legge til rette for å erstatte ferjen Volda-Folkestad med brusamband over Voldsfjorden. Riksveg 651 (alternativ E39) går i dag mellom Volda og Folkestad med ferje. Gjennomføringen av prosjektet vil bidra til at nordre og ytre deler av Nordfjord og Søre Sunnmøre knyttes sammen til en bo- og arbeidsmarkedsregion. Bru over Voldsfjorden vil forbedre kommunikasjonen internt i Volda kommune og vil korte kjøreavstanden (ferjefri) til Eid, Gloppen, Vågsøy og Selje med omtrent 40 km.

1.2 Planområdet

Planområdet ligger ved Voldsfjorden, mellom Volda og Folkestad, omtrent i området der dagens ferjestrekning er.



Figur 1-1. Lokalisering av tiltaket. Tiltaksområdet er mellom Volda og Folkestad ved Voldsfjorden.



Figur 1–2. Planområdet (svart stiple linje) med dagens ferjestrekning og de to hovedalternativene for brutråse.

1.3 Utredningskrav

Prissatte konsekvenser utredes i samsvar med planprogrammet for kommunedelplan og KU for bru over Voldsfjorden. Planprogrammet er fastsatt av Volda kommune 30-08.2018 (K-sak 97/18). Konsekvensutredningen skal gi faktabaserte svar på hvilke konsekvenser tiltaket vil medføre for miljø og samfunn.

Prissatte virkninger

1.4 Planprogram

Planprogrammet spesifiserer hva som skal utredes for prissatte konsekvenser. Målet med å utrede prissatte virkninger er å få frem de transportøkonomiske virkningene av tiltaket. Dette gjøres ved en nytte-/kostnadsanalyse ved bruk av Statens vegvesen sitt beregningsprogram, EFFEKT.

Nytte-/kostnadsanalysen skal bestå av følgende hovedposter:

- Nytte for trafikant og transportbrukere
- Operatørnytte
- Budsjettvirkninger for det offentlige
- Samfunnet for øvrig
- Beregning av støy og luftforurensning

Investeringskostnaden beregnes ved bruk av ANSLAG-metoden. Levetiden av tiltaket settes til 40 år, og lengden på analyseperioden avklares i prosjekt. Normalt brukes 40 år.

Nytten uttrykkes ved netto nytte, summen av nytte for alle aktører fratrukket kostnadene.

2 Metode og kunnskapsgrunnlag

Metoden for konsekvensutredning av prissatte virkninger er beskrevet i kap. 5 i håndbok V712. Metoden skal sikre en systematisk, helhetlig og faglig analyse av de konsekvensene et tiltak medfører.

En forkortet versjon av de viktigste trinnene i metoden er gjengitt under. For den komplette metoden henvises det til håndbok V712.

2.1 Fordeling av prissatte konsekvenser på aktørgrupper

I henhold til metodikken beskrevet i Håndbok V712 fordeles prissatte konsekvenser på følgende fire aktørgrupper:

- Trafikant- og transportbrukere: Deles inn i fem ulike reisemåter (bilfører, bilpassasjer, kollektivreisende, syklende og gående) og tre ulike reisehensikter (tjenestereiser, arbeidsreiser og fritidsreiser). Dette gir totalt 15 forskjellige trafikantgrupper. Godstransport behandles særskilt.
- Operatører: Selskaper som står for, eller bidrar ved forvaltning av, offentlig transportvirksomhet og infrastruktur. Operatørene deles inn i kategoriene kollektivselskaper, parkeringsselskaper, bompengeselskaper og andre private aktører.
- Det offentlige: Påvirkes gjennom inn- og utbetalinger over offentlige budsjetter.
- Samfunnet for øvrig: Faktorer som er inkludert i analysen er ulykker, støy, luftforurensing (lokal og regional), klimagasser, restverdi og skattekostnader.

2.2 Kort om metode

2.2.1 Beregning av prissatte konsekvenser

Den samfunnsøkonomiske analysen følger *Veileder for samfunnsøkonomiske analyser* (Direktoratet for økonomistyring, 2018) og *Håndbok V712 Konsekvensanalyser* (Statens vegvesen, 2018). Beregningene er utført av Multiconsult ved bruk av EFFEKT 6.78.

Nullvegnettet er definert med utgangspunkt i planområdet for tiltaket. For prosjektet er det benyttet prosjekttype 1 i EFFEKT uten data fra transportmodell. Det innebærer at trafikkberegningene gjennomføres internt i EFFEKT med utgangspunkt i trafikkmengder fordelt på veglenker i planområdet.

De prissatte virkningene bygger på informasjon fra følgende andre fagrapporter fra Multiconsult:

- Kommunedelplan for Voldsfordkryssinga (Multiconsult, 2021a)
- Kostnadsoverslag etter Anslagmetoden (Multiconsult, 2021c)

Prissatte virkninger

2.2.2 Forutsetninger / modellvalg

De mest sentrale forutsetningene for beregningene er oppsummert i tabell 2.1. Standardsatser fra EFFEKT benyttes som grunnlag for beregningene med mindre annet er spesifisert i teksten.

Tabell 2.1: Nøkkelforutsetninger–prissatte konsekvenser

Sammenligningsår	2022
Åpningsår	2035
Anleggsperiode	5 år
Felles prisnivå	2021
Analyseperiode	40 år
Levetid	40 år
Mva for investeringen	22 %
Kalkulasjonsrente	4 %
Skattefaktor	1,2

Forklaring av enkelte begrep i tabell 2.1:

- **Felles prisnivå:** Prisnivå som alle kostnader regnes om til for å være sammenlignbare. 2021 benyttes som år for felles prisnivå da estimatene for anleggskostnadene er beregnet i 2021-kroner.
- **Sammenligningsår:** Årstall for diskontering av kostnader til nåverdi. Sammenligningsåret som benyttes i beregningen er beslutningsåret.
- **Åpningsår:** Åpningsåret for det aktuelle vegnettet. Dette er året vegnettet forutsettes åpnet for trafikk, og definerer vegnettets funksjonstid. 2035 benyttes for åpningsår for alle alternativene.
- **Levetid:** Iht. håndbok V712, settes levetiden til 40 år ettersom det ikke er spesielle forhold ved tiltaket som tilsier kortere eller lengre levetid

Kostnadsoverslagene for anleggskostnadene i alternativene er beregnet av Multiconsult etter Anslagsmetoden. Kostnadsoverslagene er oppdatert 21.04.2021. For beregningene av prissatte virkninger benyttes forventet kostnad med usikkerhet på +/- 25 %. Anleggskostnadene gitt fra Anslagsrapportene er som følger:

Tabell 2.2: Anleggskostnader gitt fra Anslag pr 21.04.2021, i millioner 2020-kroner (Multiconsult, 2021c).

Alternativ	Anleggskostnader fra Anslag (forventet kostnad, P50)
Alternativ 0	-
Alternativ 1A	4 247
Alternativ 1B	4 063
Alternativ 2A	5 180
Alternativ 2C	5 294

Prissatte virkninger

2.2.3 Vegstandard

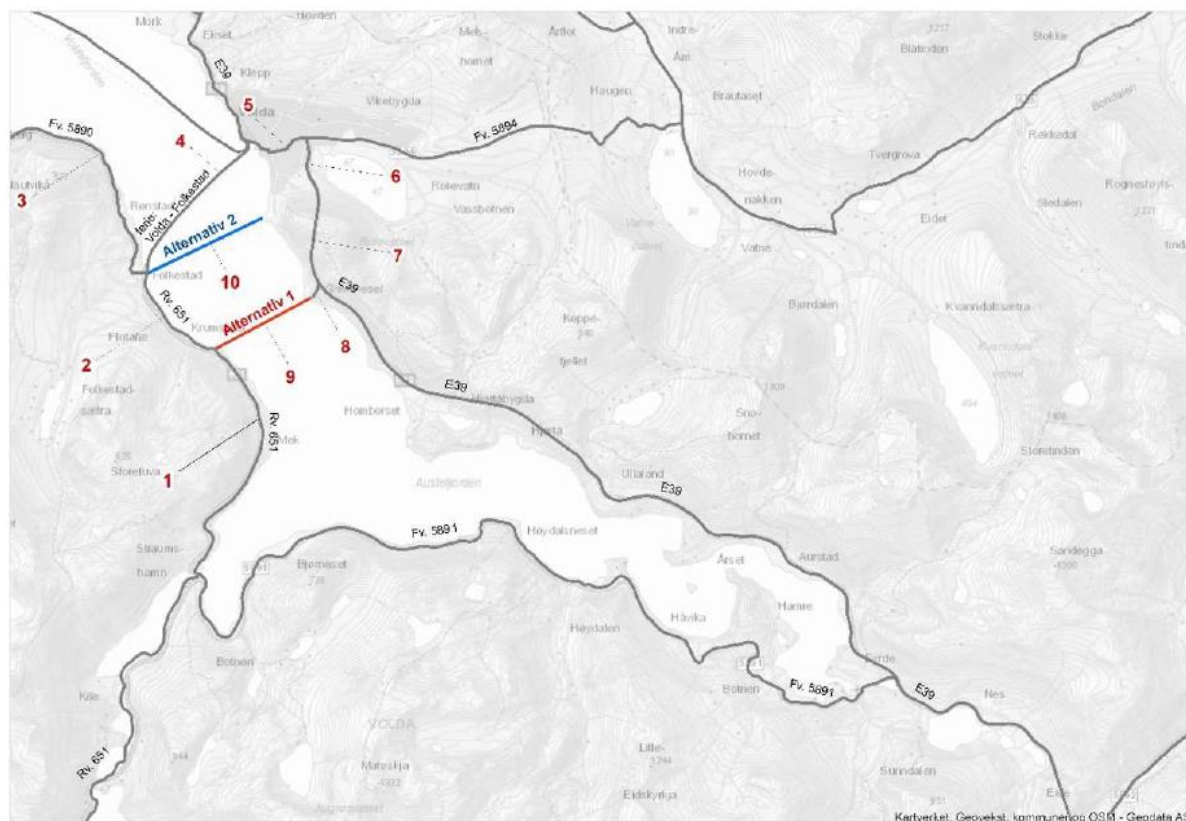
Alle utbyggingsalternativene bygges i H2 standard med en fartsgrense på 80 km/t og midtoppmerking. For beregningene legges det til grunn to felt med vegbredde på ni meter for fjordkryssingen og påkoblingsveger i alle utbyggingsalternativene. Tabell 2.3. Veglengder (meter) for utbyggingsalternativene .viser en oversikt over veglengder som er lagt til grunn for beregninger av prissatte virkninger.

Tabell 2.3. Veglengder (meter) for utbyggingsalternativene (Multiconsult, 2021c).

	Alt. 1A	Alt. 1B	Alt. 2A	Alt. 2C
Veg i dagen	220	220	360	360
Flytebru	2 115	2 135	2 826	2 950
Landkar	46	46	46	46
Tunnel Mek-Krumsvik	910	910	-	-
Tunnel Greifsneset-Rosethorn	1 285	-	-	-
Tunnel Andaneset-Roset	-	-	890	730
Sum	4 576	3 311	4 122	4 246

2.2.4 Trafikkmengder

Trafikkberegningene til grunn for analysen av prissatte virkninger er hentet fra notatet *Trafikkberegninger* (Multiconsult, 2021d). Trafikken er beregnet for ti snitt i modellområdet for dagens situasjon, dagens situasjon i 2040 og ny situasjon i 2040.



Figur 2-1. Plassering av trafikksnitt i modellområdet.

Prissatte virkninger

For beregningene av prissatte virkninger benyttes samme trafikk tall i alle alternativer i 2020 og 2040. Fordeling av trafikken på reiseruter i utbyggingsalternativene utføres internt i EFFEKT. Trafikkøkningen i de ulike trafikksnittene i 2040 i utbyggingsalternativene sammenliknet med referansealternativet inkluderes i beregningene som nyskapt trafikk som følge av fergefri fjordkryssing. Det anslås en trafikkøkning på omtrent 50 % for fjordkryssingen som følge av tiltakene.

Tabell 2.4. Trafikkdata for referansealternativet. (Multiconsult, 2021d).

Snitt	Veg	Dagens situasjon (2019)			Dagens situasjon (2040)		
		ÅDT	Andel tungtrafikk (%)	Hastighet (km/t)	ÅDT	Andel tungtrafikk (%)	Hastighet (km/t)
1	Rv 651 Straume - Folkestad	690	12	80	800	15	80
2	Rv 651 Folkestad	690	12	50	800	15	50
8	Lokalvei i tunnel E39 Tunnel Grevsneset – Rosethorntunnel	20	10	50/60	24	112	50/60
7	E39 Rotsethorntunnelen	2450	13	80	2900	16	80
6	E39 Rotset – Volda rundkjøring	3150	12	70/50	3800	15	70/50
5	E39 Volda sentrum	8400	8	50	9900	10	50
3	Fv 5890 Folkestad - Rysteneset	250	10	80	300	12	80

Prosjektet vil knytte nordre og ytre deler av Nordfjord og Søre Sunnmøre sammen i en bo- og arbeidsmarkedsregion, og bedre internkommunikasjonen i Volda kommune (Asplan Viak, 2018). Tiltaket er derfor ventet å påvirke lokale reiser ved å knytte tettsteder i modellområdet og områdene rundt tettere sammen.

I trafikkberegningene er det ikke gjort vurderinger av fordelingen mellom andel lange reiser (over 200 km), andel mellomlange reiser (70-200 km) og korte reiser (under 70 km). I dagens situasjon er reisen fra Nordfjordeid til Volda 71 km (uten ferge) eller 40 km med ferge. Denne reisen vil da defineres som en kort reise etter utbygging.

Ettersom det ikke er gjort anslag for fordelingen av reisetypene i analyseområdet i prosjektet, og formålet med tiltakene er å knytte bo- og arbeidsmarkedsregionen fra ytre deler av Nordfjord og Søre Sunnmøre tettere sammen, er det i beregningene av prissatte virkninger ikke anslått fordeling mellom reiselengder i modellområdet. Alle reiser verdsettes da iht. satser for korte reiser i hovedberegningene. Det utføres sensitivitetsanalyser for ulike fordelinger av reiselengder.

2.2.5 Bom- og fergeselskaper

For input til bompengesatsene satsene i riksregulativet benyttet. Det innebærer tilsvarende satser og rabatter som dagens ferjebilletter. Bomsatsene kan bli, samtidig vil av erfaring rundt 80 % benytte autopass med rabatt. Nettosatsene for bompasingene er derfor usikker. For sammenlikningen er det derfor lagt til grunn tilsvarende satser og rabattforutsetninger som for ferjebilletter. Dersom bompengesatsene blir høyere enn forutsatt vil direkteutgiftene øke og trafikantnyttene reduseres tilsvarende, samtidig vil inntektene til bomselskapene og overføringer til det offentlige øke. For driftskostnader for bomselskapene er gjennomsnittstall for en bomstasjon i 2019 benyttet (Statens vegvesen, 2020)¹.

¹ Driftskostnader (inkl. avskrivning på varige driftsmidler) / antall selskaper → 968 131 mill.kr / 64 ≈ 15 000 mill. kroner, jf. tabell 23 (Statens vegvesen, 2020).

Prissatte virkninger

2.2.6 Stigning og kurvatur

Stigning og kurvatur påvirker blant annet trafikantenes kjøretøyskostnader gjennom drivstoff- og vedlikeholdskostnader, ulykker og utslipp.

Stigning og kurvatur for vegnettet utenom fjordkryssingen og tilkoblingen til eksisterende vegnett er likt for referansesituasjonen og alle utredningsalternativene. I referansealternativet med ferger er ikke stigning og kurvatur relevant for selve fjordkryssingen. For utbyggingsalternativene benyttes stigning og kurvatur som er utarbeidet i arbeidet med konsekvensutredningen.

2.2.7 Støy, luftforurensning og klimautslipp

Kostnadene ved støy er beregnet med noen forenklinger iht. metoden i håndbok V712 da det ikke er kjent eksakt dB-tall for hvert hus. Resultatene er videre lagt inn i EFFEKT og dermed en del av resultatene fra EFFEKT-beregningene.

Utslipp knyttet til regional- og global forurensning beregnes i EFFEKT, basert på beregnet drivstofforbruk. Lokal luftforurensning (PM₁₀, svevestøv) inngår ikke i beregningene da det er ubetydelige luftforurensningsproblemer på den aktuelle strekningen.

2.2.8 Ulykker

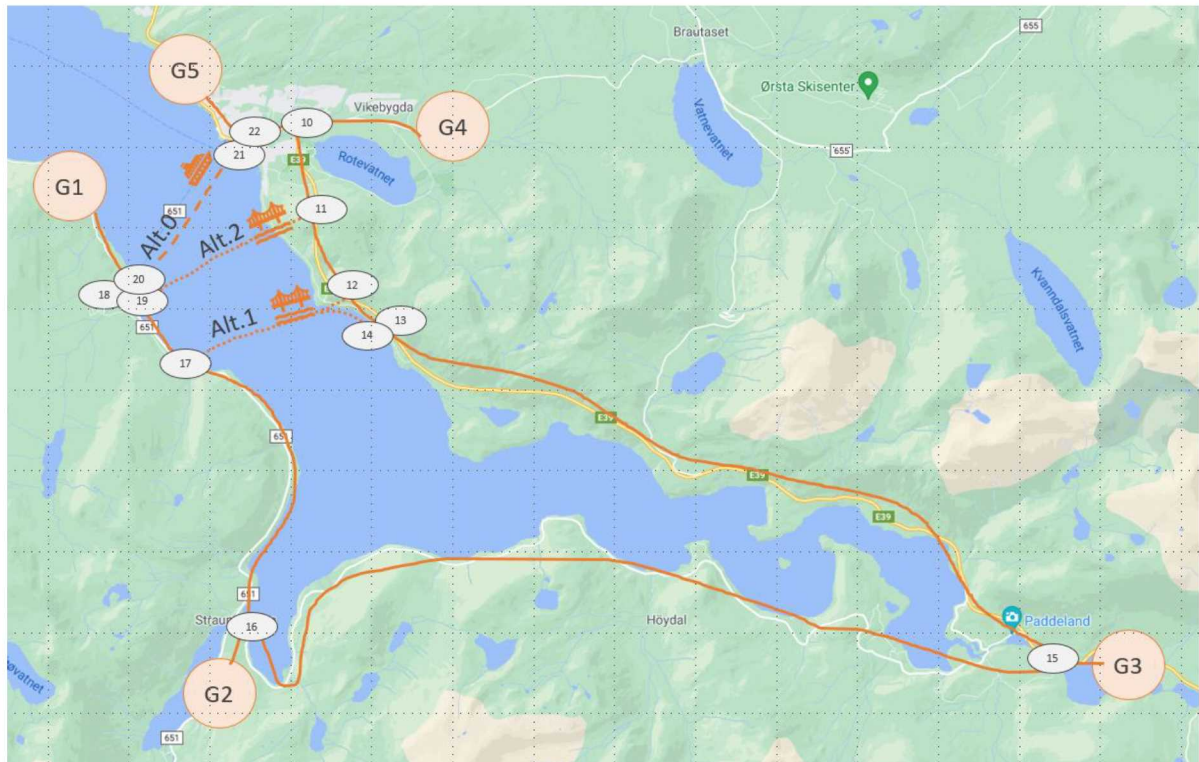
Ulykker og ulykkeskostnader er beregnet med standard metode i EFFEKT. Data for ulykker i referansealternativet er hentet fra NVDB, mens vegstandarddata benyttes for ny veg. For lenker der det ikke er data benyttes normale skadetall.

I ulykkesberegningene gjøres det separate beregninger innenfor hver skadegrad. Utskriften viser både antall og kostnader for personer innenfor de enkelte skadegradene, samt for sum personskadeulykker og kostnader for materiellskadeulykker.

3 Beskrivelse av alternativene i analysen

3.1 Avgrensning av vegnettet / modellområdet

Analysen av prissatte virkninger utføres med bakgrunn i modellområdet for utredningen der grensepunkter til grunn for trafikkberegningene i EFFEKT er satt i ytterkantene av modellområdet. Vegnettet avgrenses med fem grensepunkt (G1-G5) og knutepunkter er etablert for kjøreruter mellom alle grensepunktene i modellen. Trafikktallene til grunn for beregning av trafikstrømmer er utarbeidet i notat *Trafikkmengder* (Multiconsult, 2021b).



Figur 3-1. Kart over vegnettet med grensepunkter og knutepunkter som brukes i analysen. Kilde: Multiconsult.

3.2 Referansealternativet

Referansealternativet tar utgangspunkt i dagens situasjon rundt Voldsfjorden, men inkluderer også tiltak som gjennomføres uavhengig av beslutningen om utbygging av bru over fjorden eller ikke. Tiltak som inkluderes i referansealternativer er allerede satt i gang eller har mottatt bevilgninger.

I dag går det ferje mellom Folkestad og Volda med en overfartstid på omtrent 13 minutter. I tidsrommet mandag til fredag går ferjene mellom kl. 05:00 og frem til midnatt. Tidlig morgen og kveld etter kl. 20:00 er det timesfrekvens, mens det er 40 minutters frekvens midt på dagen.

Referansealternativet er sammenlikningsgrunnlaget for alle utredningsalternativene.

Referansealternativet er eksisterende vegnett i modellområdet med ferje fra Folkestad til Volda.

Prissatte virkninger

3.3 Utbyggingsalternativene

Et utbyggingsalternativ beskriver situasjonen etter at planlagte tiltak ved Voldsfjorden er bygget ut og satt i drift. Det er kun fjordkryssing med tilhørende tilkobling til eksisterende vegnett som varierer mellom alternativene.

Tabell 3.1. Forutsetninger om vegstandard og vedlikeholdselementer.

	Alt. 1A	Alt. 1B	Alt. 2A	Alt. 2C
Fart	80 km/t	80 km/t	80 km/t	80 km/t
Vegbredde	9 m	9 m	9 m	9 m
Tunnelklasse	B	B	B	B
Tunnellengde	2195 m	910 m	890 m	730 m

Alle utredningsalternativene er basert på en flytebruløsning, se rapport *Konseptbeskrivelse flytebru for Voldsfjorden sambandet Folkestad - Volda* datert oktober 2012 for nærmere beskrivelse.

3.3.1 1A Lav flytebru med skipssluse Krumsvikneset – Greifsneset

Alternativ 1A innebærer kryssing av fjorden med flytebru med skipssluse mellom Krumsvikneset (på Folkestadsida) og Greifsneset (på Voldasida), og ny tunnel med tilknytning til E39.

3.3.2 1B Flytebru Krumsvikneset – Greifsneset, med fast seilingsløp nær Greifsneset

Alternativ 1B krysser fjorden med flytebru med fast seilingsløp mellom Krumsvikneset og Greifsneset. Seilingsløpet er plassert nært land for å vinne seilingshøyde.

3.3.3 2A Lav flytebru med skipssluse Folkestad - Andaneset

Alternativ 2A krysser fjorden med lav bru med skipssluse mellom Folkestad og Andaneset med ny veg i dagen og tunnel som knyttes til E39.

3.3.4 2C Flytebru Folkestad – Andaneset, med fast seilingsløp nær Andaneset

Alternativ 2C krysser fjorden med flytebru med fast seilingsløp mellom Folkestad og Andaneset. Seilingsløpet er plassert nært land på Andaneset. Den nye vegen knyttes til eksisterende veg med tunnel mellom Andaneset og Rotset.

4 Beregningsresultater fra EFFEKT

4.1 Trafikant- og transportbrukernytte

Trafikantnytte viser endring av tids- og kjøretøyskostnader for brukere av veggen. Tabellen under viser endringen i trafikantnytte. I alternativ 2A og 2C er vegnettet og kjøreruter like. Resultatene for trafikantnytte blir derfor like i de to alternativene.

Tabell 4.1. Endring i trafikant- og transportbrukernytte relativt til alt. 0. Tall i millioner 2020-kroner.

	Alternativ 1A	Alternativ 1B	Alternativ 2A	Alternativ 2C
<i>Kjøretøyskostnader</i>	-12	-14	-9	-9
<i>Direkteutgifter</i>	-241	-187	-241	-241
<i>Tidskostnader</i>	240	237	244	244
<i>Nytte av nyskapt trafikk</i>	175	166	184	184
<i>Ulempeskostnad ferge</i>	146	146	146	146
SUM	308	348	324	324

For alle alternativer øker kjøretøyskostnadene. Bakgrunnen for økte kjørekostnader er lenger reisevei som følge av bru fremfor ferge over fjorden.

Med bakgrunn i trafikknøtet (Multiconsult, 2021b) er det beregnet at ferjefri fjordkrysning fører til nyskapt trafikk, men en økning på 50 % for reisende over bru. Det er kun regnet nyskapt trafikk innenfor analyseområdet. Plassering av bru over fjorden medfører noe mer nytte av nyskapt trafikk i alternativ 2A/2C.

Trafikantenes direkteutgifter består av bom- og fergekostnader. I utbyggingsalternativene er fergekostnaden erstattet av bombetaling for fjordkryssingen da det er en del av finansieringen til prosjektet. Alternativ 1B har noe mindre nyskapt trafikk enn øvrige alternativer og derfor også lavere direkteutgifter.

Alle alternativer medfører økt nytte for trafikantene som følge av spart reisetid.

Alle alternativene medfører økt nytte for trafikantene grunnet spart reisetid, nyskapt trafikk og redusert ulempeskostnad for bruk av ferge i referansesituasjonen. Det er lite som skiller alternativene, men alternativ 1B har noe høyere trafikantnytte.

Prissatte virkninger

4.2 Operatørnytte

Operatørnytte viser inntekter, kostnader og overføringer for bompeng-, kollektiv- og ferjeselskaper. Differansen mellom inntekter og kostnader for operatørene medfører overføringer til/fra det offentlige. Operatørnytte er vist i tabell under.

Tabell 4.2. Endring i operatørnytte relativt til alt. 0. Tall i millioner 2020-kroner.

	Alternativ 1A	Alternativ 1B	Alternativ 2A	Alternativ 2C
Kostnader	8	8	8	8
Inntekter	445	328	448	448
Overføringer	-453	-336	-456	-456
SUM	0	0	0	0

I alle utbyggingsalternativene er ferjeselskapet erstattet av et bomselskap. Bomselskapet har noe lavere kostnader enn fergeselskapet, beregnet til 8 millioner kroner, som gir positiv samfunnsnytte. Samtidig er inntektene til bomselskapet beregnet til å være høyere enn inntektene til fergeselskapet som medfører positiv samfunnsnytte. Ettersom overskudd fra bomselskapet er tenkt å finansiere utbyggingen blir overføringer negativ i alle alternativer som følge av overføring av overskudd fra bompengeselskapet til det offentlige.

Som følge av overføringer til/fra det offentlige er netto nytte for operatørene 0 i alle alternativene.

4.3 Budsjettvirkninger for det offentlige

Budsjettvirkninger for det offentlige er summen av inn- og utbetalinger over offentlige budsjetter. Investeringskostnader og endringer i drifts- og vedlikeholdskostnader er offentlige utgifter i utbyggingsalternativene, mens overføringer fra bompengeselskap og økning i skatte- og avgiftsinntekter er innbetalinger.

Tabell 4.3. Endring i nytte for det offentlige relativt til alt. 0. Tall i millioner 2020-kroner.

	Alternativ 1A	Alternativ 1B	Alternativ 2A	Alternativ 2C
Investeringer	-2 374	-2 271	-2 896	-2 960
Drift og vedlikehold	-73	-33	-36	-33
Overføringer	402	306	404	404
Skatte- og avgiftsinntekter	75	55	75	75
SUM	-1 970	-1 944	-2 453	-2 513

Alle alternativer har en betydelig investeringskostnad som belaster offentlige budsjetter. Kostnaden er noe lavest for alternativ 1B, og deretter 1A.

Alternativ 1A har over en kilometer lenger tunnel enn de øvrige utbyggingsalternativer som medfører høyere drifts og vedlikeholdskostnader for dette alternativet.

Overføringer er høyest for alternativ 1A, 2A og 2C. Alternativene har noe mer nyskapt trafikk enn alternativ 1B og dermed høyere inntekter for bompengeselskapet som bidrar til økte overføringer til det offentlige.

Prissatte virkninger

4.4 Nytte for samfunnet for øvrig

Nytte for samfunnet for øvrig er knyttet til endringer i ulykker, støy- og luftforurensning, samt skattekostnader. Ettersom prosjektet har lik levetid og analyseperiode (40 år) er det ingen restverdier for samfunnet som beregnes.

Tabell 4.4. Endring i nytte for samfunnet for øvrig relativt til alt. 0. Tall i millioner 2020-kroner.

	Alternativ 1A	Alternativ 1B	Alternativ 2A	Alternativ 2C
Ulykker	-5	-4	-5	-5
Støy og luftforurensning	147	148	176	175
Skattekostnad	-394	-389	-491	-503
SUM	-252	-245	-319	-332

Økningen i trafikk og lenger kjørelengde i bil medfører en økning i ulykkeskostnader for alle utbyggingsalternativene. Det er lite som skiller alternativene med tanke på ulykkeskostnader. Alle utbyggingsalternativer bidrar til reduserte kostnader knyttet til støy og global luftforurensning.

Skattekostnaden har sammenheng med investeringskostnaden for tiltaket. Ettersom alternativ 2A og 2C har høyere investeringskostnad blir også skattekostnaden høyest for disse alternativene.

4.5 Sammenstilling av prissatte virkninger

Tabell 4.5. Prissatte virkninger, sammenliknet med alternativ 0. (i millioner 2020-kroner) viser en oversikt over beregninger av prissatte virkninger for utbyggingsalternativene sammenliknet med referanse. Grunnet stor investeringskostnad og forholdsvis lite trafikk på strekningen medfører alle alternativene negativ samfunnsnytte.

Tabell 4.5. Prissatte virkninger, sammenliknet med alternativ 0. (i millioner 2020-kroner)

Konsekvenstema	Alt. 1A	Alt. 1B	Alt. 2A	Alt. 2C	Referanse
Trafikant- og transportbrukernytte	308	348	324	324	Kap. 4.1
Operatørnytte	0	0	0	0	Kap. 4.2
Budsjettvirkning	-1 970	-1 948	-2 453	-2 513	Kap. 4.3
Ulykker	-5	-4	-5	-5	Kap. 4.4
Støy- og luftforurensning	147	148	176	175	Kap. 4.4
Restverdi	0	0	0	0	Kap. 4.4
Skattekostnad	-394	-389	-491	-503	Kap. 4.4
Netto nytte, NN	-1 914	-1 842	-2 448	-2 522	
Netto nytte per budsjettkrone, NNB	-0,97	-0,95	-1,00	-1,00	
Anleggskostnad (inkl. mva.)	4 366	4 177	5 325	5 442	
Rangering, NN	2	1	3	4	

Vurdert etter prissatte virkninger gir alternativ 1B med lavest investeringskostnad også relativt bedre samfunnsnytte enn øvrige alternativer. Rangert som nummer to blir alternativ 1A. Ettersom samme trafikkgrunnlag er lagt til grunn for alle alternativene er det lite som skiller tiltakene på nyttesiden. Av den grunn blir investeringskostnaden av stor betydning for rangeringen av samfunnsnytte.

Prissatte virkninger

Dersom samfunnsnytte i form av prissatte virkninger skal være av stor betydning for beslutning om bygging eller ikke bygging av ferjefri fjordkryssing over Voldsfjorden blir anbefalingen at tiltaket ikke bør gjennomføres da referansealternativet er det mest samfunnsnyttige. Årsaken er at investeringskostnadene for utbyggingen ikke kan forsvares av nytten for samfunnet av tiltaket. Dersom tiltaket besluttet å bygges anbefales det å gå videre med alternativ 1B.

5 Følsomhetsanalyse

5.1 Trafikkvekst og anleggskostnader

Analysen av prissatte virkninger er påvirket av usikkerhet. Spesielt med tanke på fremtidig trafikkvekst og anleggskostnadene. I tabellen under presenteres netto nåverdi (NN) og netto nåverdi per budsjettkrone (NNB) for ulike scenarier for anleggskostnader og trafikkvekst. Det presenteres optimistiske, pessimistiske og kombinasjonsscenarier.

Tabell 5.1. Netto nåverdi (NN) og netto nåverdi per budsjettkrone (NNB) ved ulike scenarier for anleggskostnader og trafikkvekst. Netto nåverdi i millioner 2020-kroner.

		Alt.1A	Alt.1B	Alt.2A	Alt.2C	Kommentar
NN	Forventet	-1 914	-1 842	-2 448	-2 522	Følsomhetsanalysene av trafikkvekst og investeringskostnad medfører ingen endring i rangering etter netto nåverdi eller netto nåverdi per budsjettkrone. Alternativene er mest følsomme for endring i investeringskostnad.
	Pessimistisk trafikkvekst (-50%)	-2 475	-2 353	-3 019	-3 093	
	Optimistisk trafikkvekst (+50%)	-1 456	-1 431	-1 981	-2 055	
	Pessimistisk inv.kostnad (+25%)	-2 626	-2 522	-3 176	-3 409	
	Optimistisk inv.kostnad (-25%)	-1 202	-1 160	-1 580	-1 634	
	Pessimistisk inv.kost og trafikkvekst	-3 187	-3 034	-3 888	-3 981	
	Optimistisk inv.kost og trafikkvekst	-744	-749	-1 112	-1 167	
NNB	Forventet	-0,97	-0,95	-1,00	-1,00	
	Pessimistisk trafikkvekst (-50%)	-1,09	-1,08	-1,10	-1,10	
	Optimistisk trafikkvekst (+50%)	-0,86	-0,83	-0,91	-0,92	
	Pessimistisk inv.kostnad (+25%)	-1,02	-1,00	-1,04	-1,05	
	Optimistisk inv.kostnad (-25%)	-0,87	-0,84	-0,91	-0,92	
	Pessimistisk inv.kost og trafikkvekst	-1,12	-1,11	-1,12	-1,12	
	Optimistisk inv.kost og trafikkvekst	-0,68	-0,65	-0,77	-0,78	

Ingen av scenarioene det er gjort følsomhetsanalyse for gir positiv samfunnsnytte. Det betyr at selv med optimistisk trafikkvekst og investeringskostnad vil referansealternativet være det mest samfunnsnyttige. I likhet med forventet situasjon er 1B gjennomgående det minst ulønnsomme alternativet av utbyggingsalternativene, men det er forholdsvis lite som skiller 1B fra 1A.

Prissatte virkninger

5.2 Andel lange reiser

Ettersom det i trafikkberegningene ikke er gjort estimater på fordelingen mellom korte-, mellomlange-, og lange reiser er basisanalysen utført med forutsetning om at alle reiser i modellområdet er korte reiser (< 70 km). En høy andel korte reiser som får nytte av tiltaket vil gi lavere trafikantnytte enn en lav andel korte reiser. Usikkerheten i fordelingen er årsaken til en forsiktig tilnærming. For å få frem betydningen av andel lange reiser er det utført to sensitivitetsanalyser for henholdsvis en mellomstor og stor andel lange reiser.

5.2.1 Resultater mellomstor andel mellomlange og lange reiser

I den første følsomhetsanalysen av andel lange reiser forutsettes det at 10 % av reisene er over 200 km, 20 % av reisene er mellom 70-200 km og 70 % av reisene er under 70 km. Resultatene fra analysen presenteres i tabellen under sammen med resultatene fra basisanalysen.

Tabell 5.2. Prissatte virkninger, sammenliknet med alternativ 0. (i millioner 2020-kroner)

Konsekvenstema	Alt. 1A		Alt. 1B		Alt. 2A		Alt. 2C	
	Sensitivitet	Basis	Sensitivitet	Basis	Sensitivitet	Basis	Sensitivitet	Basis
Trafikant- og transportbrukernytte	410	308	448	348	428	324	428	324
Operatørnytte	0	0	0	0	0	0	0	0
Budsjettvirkning	-1 961	-1 970	-1 937	-1 948	-2 443	-2 453	-2 503	-2 513
Ulykker	-6	-5	-5	-4	-5	-5	-5	-5
Støy- og luftforurensning	147	147	148	148	176	176	175	175
Restverdi	0	0	0	0	0	0	0	0
Skattekostnad	-392	-394	-387	-389	-489	-491	-501	-503
Netto nytte, NN	- 1 802	-1 914	-1 733	-1 842	-2 333	-2 448	-2 407	-2 522
Netto nytte per budsjettkrone, NNB	-0,92	-0,97	-0,89	-0,95	-0,96	-1,00	-0,96	-1,00
Anleggskostnad (inkl. mva.)	4 366	4 366	4 177	4 177	5 325	5 325	5 442	5 442
Rangering	2		1		3		4	

5.2.2 Resultater stor andel mellomlange og lange reiser

I den andre følsomhetsanalysen av andel lange reiser forutsettes det at 20 % av reisene er over 200 km, 40 % av reisene er mellom 70-200 km og 40 % av reisene er under 70 km. Resultatene fra analysen presenteres i tabellen under sammen med resultatene fra basisanalysen.

Tabell 5.3. Prissatte virkninger, sammenliknet med alternativ 0. (i millioner 2020-kroner)

Konsekvenstema	Alt. 1A		Alt. 1B		Alt. 2A		Alt. 2C	
	Sensitivitet	Basis	Sensitivitet	Basis	Sensitivitet	Basis	Sensitivitet	Basis
Trafikant- og transportbrukernytte	513	308	549	348	532	324	532	324
Operatørnytte	0	0	0	0	0	0	0	0
Budsjettvirkning	-1 953	-1 970	-1 931	-1 948	-2 435	-2 453	-	-2 513
Ulykker	-6	-5	-5	-4	-6	-5	-6	-5
Støy- og luftforurensning	147	147	148	148	176	176	175	175
Restverdi	0	0	0	0	0	0	0	0
Skattekostnad	-391	-394	-386	-389	-487	-491	-499	-503
Netto nytte, NN	-1 690	-1 914	-1 626	-1 842	-2 219	-2 448	-2 293	-2 522

Prissatte virkninger

Netto nytte per budsjettkrone, NNB	-0,87	-0,97	-0,84	-0,95	-0,91	-1,00	-0,92	-1,00
Anleggskostnad (inkl. mva.)	4 366	4 366	4 177	4 177	5 325	5 325	5 442	5 442
Rangering	2		1		3		4	

5.2.3 Oppsummering andel lange reiser

Trafikantnyttene er det som påvirkes mest av sammensetningen av reiselengde i trafikkanalysen. Der en høyere andel lange reiser gir høyest trafikantnytte. Øvrige størrelser er i liten grad påvirket av endringen.

Endrede fordeling av reiselengder i analysen medfører ikke positiv samfunnsnyttet i noen av utbyggingsalternativene. Det endrer heller ikke rangeringen fra basisanalysen.

Referansealternativet er derfor fortsatt det mest samfunnsnyttige alternativet målt i prissatte virkninger.

Prissatte virkninger

6 Vedlegg: Utskrifter fra EFTEKT

6.1 Vedlegg A - Alternativ 1A Totalkostnader

EFTEKT 6.78	Prissatte konsekvenser	Side :	1
	Totale kostnader	Dato :	16.06.2021

Prosjekt : 1 Voldsfjordkryssingen

Kalkulasjonsrente:	4,0 / 3,0 / 2,0 %	Felles prisnivå :	2021	Analyseperiode :	40 år
Mva for investering :	22,0 %	Sammenligningsår :	2022	Levetid :	40 år
Mva for drift/vedl.hold :	22,0 %	Skattefaktor :	1,20		
Melloml./lange reiser:	0 / 0 %				

UTBYGGINGSPLAN : 2 Alternativ 1A

Vegnett	Anleggskostnad i gitt prisnivå	Åpn-år	Anleggsperiode	Anleggskostnad (1000 lkr)		
1A Alternativ 1A - flytebru m/skipasluse	4247001	2020	2035	5,0 år	4 365 917	
					Sum, ikke diskontert (inkl mva)	4 365 917
					Sum, diskontert (inkl mva)	2 896 631
					Sum, diskontert (ekskl mva)	2 374 288

Aktører	Komponenter	KOSTNADER I PERIODEN		
		Planlagt	2035 - 2074 (1000 lkr diskontert)	Endring
Trafikanter og transportbrukere	Kjøretrykostnader	-800 424	-788 017	-12 407
	Direkteutgifter	-242 367	-1 078	-241 288
	Tidskostnader	-1 229 993	-1 470 721	240 728
	Nytte av nyskapt trafikk	174 960	0	174 960
	Ulempeskostnader ferje/vegstengning	0	-146 210	146 210
	Helsevirkninger for GS-trafikk	0	0	0
	Utrygghetskostnader for GS-trafikk	0	0	0
	SUM	-2 097 824	-2 406 026	308 203
Operatorer	Kostnader	-231 503	-239 543	8 040
	Inntekter	517 657	72 344	445 313
	Overføringer	-286 154	167 198	-453 353
	SUM	0	0	0
Det offentlige	Investeringer	-2 374 288		-2 374 288
	Drift og vedlikehold	-209 086	-135 987	-73 100
	Overføringer	234 437	-167 198	401 635
	Skatte- og avgiftsinntekter	193 321	117 840	75 481
	SUM	-2 155 616	-185 345	-1 970 271
Samfunnet forøvrig	Ulykker	-78 183	-72 794	-5 389
	Støy og luftforurensning	-192 518	-339 796	147 279
	Andre kostnader	0	0	0
	Restverdi	0		0
	Skattekostnad	-431 123	-37 069	-394 054
	SUM	-701 824	-449 659	-252 165
SUM		-4 955 264	-3 041 031	-1 914 233

Netto nytte NN = -1 914 233	Netto nytte pr budsjettkrone	NNB = -0,97	Budsjettkostnad	-1 970 271
	Internrente %		Første års forrentning	1,0 %

Kjøtpark: NB 2019

Beregnet med nyskapt trafikk

Prissatte virkninger

6.2 Vedlegg B - Alternativ 1B Totale kostnader

EFFEKT 6.78	Prissatte konsekvenser	Side : 1
	Totale kostnader	Dato : 16.06.2021

Prosjekt : 1 Voldsfjordkrysningen

Kalkulasjonsrente: 4,0 / 3,0 / 2,0 %	Felles prisnivå : 2021	Analyseperiode : 40 år
Mva for investering : 22,0 %	Sammenligningsår : 2022	Levetid : 40 år
Mva for drift/vedl.hold : 22,0 %	Skattefaktor : 1,20	
Melloml./lange reiser: 0 / 0 %		

UTBYGGINGSPLAN : 3 Alternativ 1B

Vegnett	Anleggskostnad i gitt prisnivå	Åpn-år	Anleggsperiode	Anleggskostnad (1000 kr)		
1B Alternativ 1B - flytebru med fast seilingshøyde, Gr	4063000	2020	2035	5,0 år	4 176 765	
					Sum, ikke diskontert (inkl mva)	4 176 765
					Sum, diskontert (inkl mva)	2 771 136
					Sum, diskontert (ekskl mva)	2 271 422

Aktører	Komponenter	KOSTNADER I PERIODEN		
		Planlagt	2035 - 2074 (1000 kr diskontert)	Endring
Trafikanter og transportbrukere	Kjøretøykostnader	-802 146	-788 017	-14 129
	Direkteutgifter	-188 077	-1 078	-186 999
	Tidskostnader	-1 233 818	-1 470 721	236 903
	Nytte av nyskapt trafikk	166 103	0	166 103
	Ulempeskostnader ferje/vegstengning	0	-146 210	146 210
	Helsevirkninger for GS-trafikk	0	0	0
	Utrygghetskostnader for GS-trafikk	0	0	0
	SUM	-2 057 939	-2 406 026	348 087
Operatører	Kostnader	-231 503	-239 543	8 040
	Inntekter	400 460	72 344	328 115
	Overføringer	-168 957	167 198	-336 155
	SUM	0	0	0
Det offentlige	Investeringer	-2 271 422		-2 271 422
	Drift og vedlikehold	-169 191	-135 987	-33 204
	Overføringer	138 373	-167 198	305 572
	Skatte- og avgiftsinntekter	172 489	117 840	54 649
	SUM	-2 129 751	-185 345	-1 944 406
Samfunnet forøvrig	Ulykker	-77 198	-72 794	-4 404
	Støy og luftforurensning	-191 695	-339 796	148 101
	Andre kostnader	0	0	0
	Restverdi	0		0
	Skattekostnad	-425 950	-37 069	-388 881
	SUM	-694 844	-449 659	-245 185
SUM		-4 882 534	-3 041 031	-1 841 503

Netto nytte NN = -1 841 503	Netto nytte pr budsjettkrone NNB = -0,95	Budsjettkostnad	-1 944 406
	Interrenter %	Første års forrentning	1,0 %

Kjt.park: NB 2019

Beregnet med nyskapt trafikk

Prissatte virkninger

6.3 Vedlegg C- Alternativ 2A Totale kostnader

EFFEKT 6.78	Prissatte konsekvenser	Side :	1
	Totale kostnader	Dato :	16.06.2021

Prosjekt : 1 Voldsfjordkryssingen

Kalkulasjonsrente: 4,0 / 3,0 / 2,0 %	Felles prisnivå : 2021	Analyseperiode : 40 år
Mva for investering : 22,0 %	Sammenligningsår : 2022	Levetid : 40 år
Mva for drift/vedl.hold : 22,0 %	Skatefaktor : 1,20	
Melloml./lange reiser: 0 / 0 %		

UTBYGGINGSPLAN : 4 Alternativ 2A

Vegnett	Anleggskostnad i gitt prisnivå	Åpn-år	Anleggsperiode	Anleggskostnad (1000 kr)		
2 Alternativ 2a - flytebru med skipssluse, Andaneset	5180001	2020	2035	5,0 år	5 325 041	
					Sum, ikke diskontert (inkl mva)	5 325 041
					Sum, diskontert (inkl mva)	3 532 976
					Sum, diskontert (ekskl mva)	2 895 882

Aktører	Komponenter	KOSTNADER I PERIODEN		
		Planlagt	2035 - 2074 (1000 kr diskontert)	Endring
Trafikanter og transportbrukere	Kjøretøykostnader	-797 123	-788 017	-9 106
	Direkteutgifter	-242 367	-1 078	-241 288
	Tidskostnader	-1 226 680	-1 470 721	244 041
	Nytte av nyskapt trafikk	183 715	0	183 715
	Ulempeskostnader ferje/vegstengning	0	-146 210	146 210
	Helsevirkninger for GS-trafikk	0	0	0
	Utrygghetskostnader for GS-trafikk	0	0	0
	SUM	-2 082 455	-2 406 026	323 572
Operatører	Kostnader	-231 503	-239 543	8 039
	Inntekter	520 744	72 344	448 400
	Overføringer	-289 241	167 198	-456 440
	SUM	0	0	0
Det offentlige	Investeringer	-2 895 882		-2 895 882
	Drift og vedlikehold	-172 013	-135 987	-36 026
	Overføringer	236 967	-167 198	404 166
	Skatte- og avgiftsinntekter	193 050	117 840	75 210
	SUM	-2 637 877	-185 345	-2 452 532
Samfunnet forøvrig	Ulykker	-77 602	-72 794	-4 808
	Støy og luftforurensning	-163 901	-339 796	175 895
	Andre kostnader	0	0	0
	Restverdi	0		0
	Skattekostnad	-527 576	-37 069	-490 507
	SUM	-769 078	-449 659	-319 419
SUM		-5 489 410	-3 041 031	-2 448 380
Netto nytte NN = -2 448 380		Netto nytte pr budsjettkrone NNB = -1,00	Budsjettkostnad	-2 452 532
		Internrente %	Første års forrentning	0,9 %

Kjt.park: NB 2019

Beregnet med nyskapt trafikk

Prissatte virkninger

6.4 Vedlegg D - Alternativ 2C Totale kostnader

EFFEKT 6.78	Prissatte konsekvenser	Side : 1
	Totale kostnader	Dato : 16.06.2021

Prosjekt : 1 Voldsfjordkrysningen

Kalkulasjonsrente: 4,0 / 3,0 / 2,0 %	Felles prisnivå : 2021	Analyseperiode : 40 år
Mva for investering : 22,0 %	Sammenligningsår : 2022	Levetid : 40 år
Mva for drift/vedl.hold : 22,0 %	Skattefaktor : 1,20	
Melloml./lange reiser: 0 / 0 %		

UTBYGGINGSPLAN : 5 Alternativ 2C

Vegnett	Anleggskostnad i gitt prisnivå	Åpn-år	Anleggsperiode	Anleggskostnad (1000 kr)
2c Alternativ 2c - Flytebru med fast seilingshøyde, An	5294000	2020	2035	5 442 232
				Sum, ikke diskontert (inkl mva)
				5 442 232
				Sum, diskontert (inkl mva)
				3 610 728
				Sum, diskontert (ekskl mva)
				2 959 613

Aktører	Komponenter	KOSTNADER I PERIODEN			
		Planlagt	2035 - 2074 (1000 kr diskontert)	Endring	
Trafikanter og transportbrukere	Kjøretøykostnader	-797 123	-788 017	-9 106	
	Direkteutgifter	-242 367	-1 078	-241 288	
	Tidskostnader	-1 226 680	-1 470 721	244 041	
	Nytte av nyskapt trafikk	183 715	0	183 715	
	Ulempeskostnader ferje/vegstengning	0	-146 210	146 210	
	Helsevirkninger for GS-trafikk	0	0	0	
	Utrygghetskostnader for GS-trafikk	0	0	0	
	SUM	-2 082 455	-2 406 026	323 572	
Operatører	Kostnader	-231 503	-239 543	8 039	
	Inntekter	520 744	72 344	448 400	
	Overføringer	-289 241	167 198	-456 440	
	SUM	0	0	0	
Det offentlige	Investeringer	-2 959 613		-2 959 613	
	Drift og vedlikehold	-168 802	-135 987	-32 815	
	Overføringer	236 967	-167 198	404 166	
	Skatte- og avgiftsinntekter	193 050	117 840	75 210	
	SUM	-2 698 397	-185 345	-2 513 052	
Samfunnet forøvrig	Ulykker	-77 678	-72 794	-4 884	
	Støy og luftforurensning	-164 551	-339 796	175 245	
	Andre kostnader	0	0	0	
	Restverdi	0		0	
	Skattekostnad	-539 680	-37 069	-502 611	
	SUM	-781 909	-449 659	-332 250	
SUM		-5 562 761	-3 041 031	-2 521 730	
Netto nytte NN =	-2 521 730	Netto nytte pr budsjettkrone NNB =	-1,00	Budsjettkostnad	-2 513 052
		Internrente %		Forste års forrentning	0,9 %

Kjt.park: NB 2019

Beregnet med nyskapt trafikk