



Statens vegvesen

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Postboks 8010 DEP

0030 OSLO

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:
Wenche Kirkeby / 22073637

Vår referanse:
22/56408-91

Deres referanse:
21/2883

Vår dato:
26.05.2023

Nasjonal transportplan 2025–2036 – Oppfølging av leveransen på prioriteringsoppdraget

Vi viser til brev fra Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet av 5. mai om oppfølging av leveransene på prioriteringsoppdraget. Nedenfor er svar på spørsmålene til Statens vegvesen med frist 26. mai. I tillegg viser vi til eget brev med svar på de tverretatlige spørsmålene. Når det gjelder spørsmålet om plan for utbedring av forfall (kap. 4, punkt 9) ber vi om frist 3. oktober.

Punkt 1.5 Samfunnssikkerhet, veien som en forutsetning for et operativt Forsvaret (pkt 6)

Spørsmål:

- a) Statens vegvesen skriver i et avsnitt om Nord-Norge at det er flere steder hvor militære kapabiliteter ikke kan forflytte seg fordi veiinfrastrukturen ikke er dimensjonert for militært utstyr og materiell. I et annet avsnitt skriver Statens vegvesen at nye anskaffelser av tungt militært utstyr i NATO presser grensene for hva vei- og bruinfrastrukturen kan tåle, og at dagens veiinfrastruktur fra havnene til grensene ikke er tilstrekkelig dimensjonert for tyngre militært utstyr og materiell. Er det gjort vurderinger av om tiltak på de aktuelle strekningene, som vil kunne løse noen av utfordringene ved understøttelse av Forsvaret, kan gjennomføres i planperioden for de ulike rammenivåene?
- b) Statens vegvesen foreslår som kompenserende/forebyggende tiltak å etablere Military Load Class MLC, for alle offentlige bruer. Hvordan er dette tenkt gjennomført, og er det gjort noen kostnadsberegninger av dette? Hvordan er dette forskjellig fra opplysningene som fremgår av de ordinære veilistene?

Svar:

a)

Som vi redegjorde for i leveransen av 3. oktober 2023 er det flere steder, spesielt i Nord-Norge, hvor veiinfrastrukturen ikke er dimensjonert for militært utstyr og materiell. Nye

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

anskaffelser av tungt militært utstyr i NATO presser grensene for hva vei- og bruinfrastrukturen kan tåle. Statens vegvesen gjennomgikk i 2022, sammen med Forsvaret, veistrekninger i bruksklasse 12/100 som Forsvaret definerte som sentrale for deres militære operasjoner og for vertslandsstøtte-konseptet. Det ble også gjort en vurdering av veistrekninger som går til de største landanleggene for produksjon av olje og gass. Dette var i all hovedsak fylkesvei. Statens vegvesen har utarbeidet et digitalt kart med oversikt over kritikalitet i riksveinettet hvor samfunnsikkerhet og totalforsvaret er grunnleggende variabel.

For transporter av tungt militært utstyr, som går utover det som er tillatt for normale transporter, kan Statens vegvesen gi dispensasjon. For å kunne behandle dispensasjonssøknader raskt og effektivt er deler av veinettet forhåndsklarert for vektorer og dimensjoner. Dette dekker en vesentlig andel av alle dispensasjonssøknader som behandles av Statens vegvesen. Forhåndsklareringene er beregnet ut fra det utstyret Forsvaret har ønsket å transportere på strekningene. Nytt utstyr som anskaffes, og som er satt i bestilling, er betydelig tyngre, og veinettets bæreevne må derfor vurderes på nytt. Spesielt vil dette gjelde for eldre bruer som er bygd frem til ca. 1970. Disse er dimensjonert for vesentlig mindre trafikklast enn det som brukes i dag. Det må påregnes forsterkning eller utskifting av et antall eldre bruer. Nyere bruer bygget etter ca. 1970 vil normalt ikke ha bæreevneproblemer i forhold til Forsvarets fremtidige behov.

Antall bruer som mangler nødvendig bæreevne for å tåle fremtidens militære transporter, og hvilke tiltak som eventuelt er aktuelle for å få til et tilfredsstillende veinett for Forsvaret, er det ikke mulig å konkludere med på nåværende tidspunkt. Det viktigste er at det i årene fremover tas høyde for et økt behov for oppgradering/utskifting av kritiske bruer som ledd i samferdselssektorens bidrag til forsvarsevne og totalforsvaret.

Som en del av arbeidet med å kartlegge kritikalitet i veinettet er det utarbeidet en generisk tiltaksplan for fysisk sikring, utover grunnsikring, av utvalgte objekttyper på veisiden. Planen beskriver generelle sikringstiltak og prinsipper for sikring av type objekt og system, og er ment som hjelp og rettesnor for alle veieiere. På utvalgte strekninger er det i tillegg identifisert et tjuetalls bruer som på grunn av sin kritikalitet bør perimetersikres mot sabotasje. Det er utarbeidet et grovt estimat på 150 mill. kr for dette arbeidet. Tiltaket inneholder kameraovervåkning, inngjerding mv., og gjennomføres i NTP-perioden 2025–2036.

b)

Etablering av MLC vil forenkle regulering av tunge militære kjøretøyer, og dermed kunne forhindre *overbelastning og svekkelser av spesielt viktige bruforbindelser*. Tiltaket går ut på å detaljberegne de fleste av bruene, spesielt eldre bruer. Det finnes i dag 17 000 bruer på riks- og fylkesveinettet. Det vil være behov for å ansette tre erfarne bruingeniører. Dette vil koste 1,5 mill. kr pr årsverk, til sammen 4,5 mill. kr hvert år fra 2024. Foreløpig tidsplan for gjennomføringen av tiltaket er:

- Det første året (2024) brukes til ansettelser, opplæring, planlegging av arbeidet, og effektivisering av oppgaven

- 4 år brukes til selve klassifiseringen – til sammen 5 år
- Etter 5 år må kompetansen opprettholdes så lenge det er behov for den (min. 2 årsverk)
- Fysisk skilting av bruene tas på sommerstid. Kan evt. utføres av bruforvaltere eller studenter
- Omprogrammering av bruforvaltningssystemet Brutus vil koste 300.000, –. kr. første år

Forskjellen på MLC og sivil klassifisering (bruksklasse) er primært at MLC er registrert i hvert kjøretøy og på hver bru, slik at man alltid vet om man kan passere når man kommer til brua. MLC har også større laster enn bruksklassen, noe som medfører ny beregning av bruene.

Punkt 1.5 Samfunnssikkerhet, behov for omklassifisering av veiforbindelser til samfunnskritiske funksjoner (pkt 7)

Spørsmål:

Statens vegvesen peker på at flere av veiforbindelsene er fylkesvei. Statens vegvesen skriver videre at det kan stilles spørsmål om fylkeskommunene kan pålegges kostnader til sikring og utbedring ut fra nasjonale behov. Statens vegvesen foreslår at enkelte fylkesveier bør vurderes omklassifisert til riksvei, og at det bør avsettes særskilte midler til oppgradering og beredskap.

- a) Hvilke konkrete forbindelser foreslås ev. omklassifisert til riksvei? Hvor store midler er det ev. behov for å sette av til oppgradering og beredskap på disse strekningene?
- b) Finnes det flere begrunnelser for at disse veiene bør vurderes omklassifisert – ev. hvilke?

Svar:

a)

Statens vegvesen foreslår følgende fylkesveier vurderes omklassifisert til riksvei:

- Haakonsvern Fv 558 til Rv 555

Haakonsvern er Sjøforsvarets hovedbase og en av Nord-Europas største maritime militærbaser. Fv 558, som knytter basen til riksvei, bør omklassifiseres til riksvei.

- Rena leir Fv 606 og Fv 215 til Rv 3

Rena leir er Hærens hovedbase i Sør-Norge, og en av de mest komplette og moderne garnisoner for militær utdanning og trening i Europa. Fylkesveiene 606 og 215, som knytter leiren til riksvei, bør omklassifiseres til riksvei.

- Ørland flystasjon Fv 710 til E39

Ørland flystasjon er Norges kampflybase og helt sentral for Forsvarets operative virksomhet. Fv 710, som knytter flystasjonen til riksvei, bør omklassifiseres til riksvei.

- Ramsund Fv 8240 til E10

Ramsund orlogsstasjon er Sjøforsvarets hoved- og logistikkbase i Nord-Norge. I framtiden blir stasjonen også fremskutt base for Norges nye ubåter. Fv 8240, som knytter basen til riksvei, bør omklassifiseres til riksvei.

- Fv 86 Sørreisa havn til E6 (Bardufoss)

Sørreisa havn er mottaksområde for allierte styrker for transport videre nordover, eller til Sverige eller Finland. Store deler av veiinfrastrukturen er ikke dimensjonert for mottak og fremføring av allierte styrker. Veien er stedvis svingete, smale bruer, stigningsproblematikk og vektbegrensninger på bruer. Grunnet vektbegrensninger på vei og bruer vil Forsvaret og allierte styrker ha utfordringer for fremføring av tyngre militært utstyr og materiell.

- Fv 87 (Elverum–Skjold)

Fv 87 er en viktig vei for Forsvaret. Fv 87 er omkjøringsveien når Måselvbrua er stengt. Veiinfrastrukturen på FV87 er ikke dimensjonert for tyngre militære kjøretøyer og utstyr. Store deler av denne strekningen har generelt dårlig geometri, stigningsproblematikk og smale bruer. Grunnet vektbegrensninger på vei og bruer vil Forsvaret og allierte styrker ha utfordringer for fremføring av tyngre militært utstyr og materiell.

- Fv 84 (Fossbakken–Sørreisa)

Denne veistrekningen er viktig for Forsvaret, ettersom den er en alternativ fremføringsakse til Skjold og Bardufoss. Veiinfrastrukturen på Fv 84 er ikke dimensjonert for tyngre militære kjøretøyer og utstyr. Store deler av denne strekningen har generelt dårlig geometri, stigningsproblematikk og smale bruer. Grunnet vektbegrensninger på vei og bruer vil Forsvaret og allierte styrker ha utfordringer for fremføring av tyngre militært utstyr og materiell.

- Fv 864 Grøtnes havn til E8

Grøtnes havn kan ta imot atomdrevne fartøyer, og er en viktig havn for NATO og USA. Veiinfrastrukturen på Fv 864 til E8 er ikke dimensjonert for tyngre militært utstyr og materiell. Store deler av denne strekningen har generelt dårlig geometri og smale bruer. Grunnet vektbegrensninger på vei og bruer vil Forsvaret og allierte styrker ha utfordringer for fremføring av tyngre militært utstyr og materiell.

Konsekvenser:

Hovedtrekkene ved mange av disse veistrekningene er at det er lav grad av robusthet, siden veiene ikke er dimensjonert for tyngre militære kjøretøyer og materiell. Disse veistrekningene er viktige for Forsvaret og allierte styrker når det gjelder fremføring av utstyr og materiell, samt en viktig forsyningslinje for Forsvaret. Konsekvensene av dette er at Forsvaret og allierte styrker ikke får transportert tilstrekkelig med militært utstyr og materiell

nord- eller østover, noe som svekker forsyningssikkerheten og forsvarsevnen. Videre kan det vurderes som urimelig å pålegge fylkeskommunene drifts- og vedlikeholdsutgifter, herunder sikringstiltak ved bruer mv., utover det som er nødvendig i daglig drift.

Kostnadsoverslag

På nåværende tidspunkt er det vanskelig å komme med presise kostnader for å gjøre utbedringene på veiene. Det er behov for både å gjøre inspeksjoner og nye beregninger, i tillegg til å få bedre oversikt over type materiell som Forsvaret vil transportere på gjeldende strekninger – vektorer og dimensjoner, kurvaturer mv.

I tillegg foreslås det at fylkesveiene til samfunnskritiske olje og gassterminaler vurderes omklassifisert til riksvei. Følgende strekninger foreslås vurdert:

- Sture Fv 561 inn på Rv 555
- Kollsnes Fv 561 inn på Rv 555
- Mongstad Fv 57 inn på E39
- Nyhamna Fv 662 til E39

Nevnte fylkesveier går til olje og gassterminaler som er definert som samfunnskritisk. Det foreslås at disse vurderes omklassifiseres til riksvei, da det kan vurderes som urimelig å pålegge fylkeskommunene drifts- og vedlikeholdsutgifter, herunder sikringstiltak ved bruer mv., utover det som er nødvendig i daglig drift. Før det går videre med disse strekningene vil SVV ha dialog med dagens veieier og objekteier.

Klimatilpasning (pkt 8)

Spørsmål:

I prioriteringsoppdraget (punkt 7.2) står det at «Klimatilpasning vil bli vektlagt i det videre arbeidet med gjennomføringsplanen for 2025 – 2030. Det er antydning i utredningsoppdraget et behov på om lag 200 mill. kr (pr. år?), men dette vil bli vurdert nærmere». Legger Statens vegvesen opp til samme beløp til klimatilpasning for alle rammenivåer? SD lurer på hva som ligger til grunn for det tallet? Hvilke vurderinger har blitt gjort? Hva er eventuelt konsekvensen av at man ikke setter av nok penger?

Svar:

Vår henvisning til utredningsoppdraget her er feil – det nevnes ikke kostnader der. Vi må komme tilbake til konkret beløp til slike tiltak i Statens vegvesens gjennomføringsplan.

Drift og vedlikehold (pkt 10)

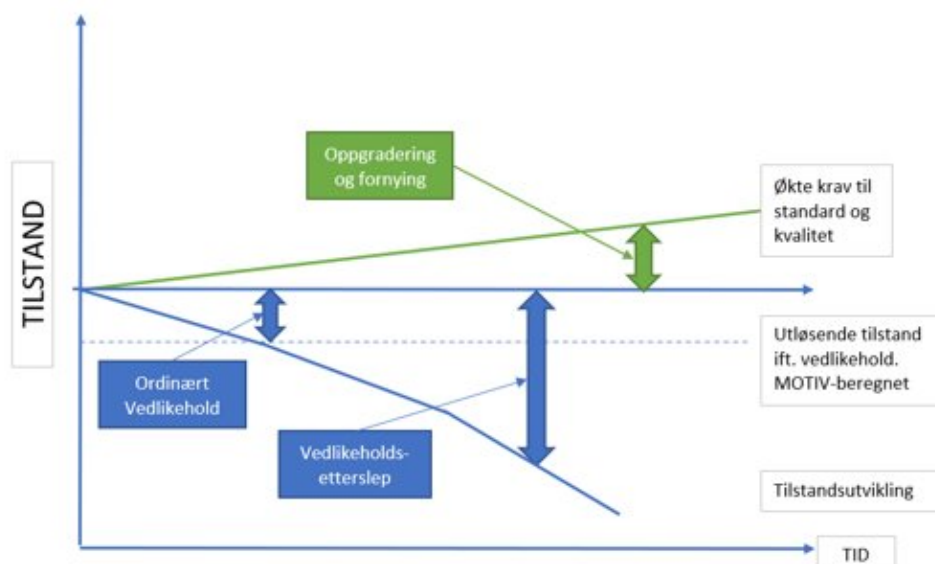
Spørsmål:

Statens vegvesen foreslår en ramme til drift og vedlikehold på 11 200 mill. kr i ramme 2 og 3, og 10 700 mill. kr i ramme 1. Det er oppgitt at beløpet i ramme 2 og 3 er satt til det estimerte behovet for drift og vedlikehold, og at ramme 1 vil ha 500 mill. kr mindre per år innenfor vedlikehold. Det oppgis at dette vil innebære at det ikke settes av tilstrekkelig midler til å opprettholde tilstanden på veinettet, og at dette kan gjøre det utfordrende å sikre høy oppetid og funksjonalitet. Er det mulig å konkretisere/gi flere eksempler på hva som blir effektene av å ikke sette av tilstrekkelig midler til å opprettholde tilstanden på

veinettet (ramme 1)?

Svar:

Statens vegvesen har i vårt innspill til prioriteringer i NTP 2025–2036 lagt vekt på å ta vare på det vi har, utbedre det vi kan og bygge nytt der vi må. MOTIV er det beste verktøyet vi har i dag for å beregne hvor mye midler som trengs til vedlikehold for å unngå et etterslep i vedlikeholdsarbeidet. Med tilleggsbevilgningen som er foreslått i revidert nasjonalbudsjett for 2023 er det første gang det er en bevilgning om lag som beregnet MOTIV-behov.



I prioriteringsforslaget til NTP 2025–2036 er det lagt til grunn at MOTIV-behovet er på om lag 4 400 mill. 2023-kr i gjennomsnitt per år i første seksårsperiode. En reduksjon på 500 mill. 2023-kr per år tilsvarer et nedtrekk på 11 prosent.

Å ta igjen eksisterende etterslep gjøres gjennom en kombinasjon av drift, vedlikehold, fornying (post 30 investeringer) og nye investeringsprosjekter. De siste årene har vedlikeholdsetterslepet blitt redusert i tunneler i forbindelse med tunneloppgraderingsprogrammet, mens det har økt på de fleste andre veielementer. Statens vegvesen har ikke vurdert hvordan en bevilgning som er lavere enn MOTIV-beregningen vil kunne benyttes mest mulig effektivt for å ta vare på den veikapitalen vi har. Nedenfor er eksempler på utvikling på enkelte veielementer om hele reduksjonen tas på disse områdene.

Dekkelegging

Det er per 2022 tilfredsstillende dekke på 91 prosent av riksveiene, jf. årsrapporten for Statens vegvesen. Dekkevedlikehold er viktig for trafikksikkerhet og fremkommelighet i tillegg til å ta vare på veikapitalen. Det legges til grunn at det er behov for om lag 1 300 mill. kr til dekkevedlikehold for å opprettholde andelen med tilfredsstillende dekke på 2022-nivå. Dersom nedtrekket på 500 mill. kr tas utelukkende på dekkelegging, vil det tilsvare om lag 300 km mindre dekke-legging. Det vil si en reduksjon på nesten 40 pst. i forhold til beregnet behov for å opprettholde standarden. Med en slik innretning vil andelen med tilfredsstillende dekke bli redusert med 2–3 prosentpoeng hvert år.

Rekkverk

Flere steder er det benyttet tre- og plaststolper. Disse er det ikke tillatt å benytte lenger, ut fra sikkerhetshensyn. Det er høyest andel trestolper i Nord-Norge, med over 20 pst. Flere av disse stolpene er så gamle at de også av vedlikeholdshensyn snart må byttes. Det byttes da til stålstolper. Å bytte ut alle tre- og plaststolper kan ha en kostnad på minst 2 mrd. kr. Et nedtrekk på 500 mill. kr per år vil gjøre at det vil kunne ta minst fire år ekstra å få skiftet til nytt og bedre rekkverk på disse stedene. Dette vil kunne ha negativ innvirkning på muligheten til å nå nullvisjonen, og viser hvor viktig vedlikehold er for det samlede trafiksikkerhetsarbeidet.

Statens vegvesen holder på å innføre et nytt system for automatisk rekkverkskontroll. Dette startet i 2022 og vil pågå ut 2023. Dette vil gi en enda bedre oversikt over status for rekkverk langs riksveinettet, og gi et godt grunnlag for prioritering av innsatsen.

Tunnelvedlikehold

Tunnelvedlikehold består i stor grad av vedlikehold og utskiftninger av sikkerhetsutstyr, trafikkstyringssystemer og styringssystemer, men også av å sikre strukturell stabilitet og funksjon. Vedlikeholdsetterslepet er stort i mange av tunnelene. Det er et betydelig behov for vedlikehold i flere tunneler på riksveiene for å opprettholde sikkerheten og unngå redusert fremkommelighet. Tiltak blir prioritert som er kritiske for at tunnelene kan holdes åpne for normal trafikk, forebygging av nedfall og reparasjon av skader som kan være dyrere å utbedre på et senere tidspunkt. Tiltak i tunneler for å ivareta krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene omtales under post 30 Riksveiinvesteringer i prioriteringsoppdraget.

Behov for generelt vedlikehold er vanskelig å skille fra rene forskriftskrav, da tunneler er helhetlige systemer der funksjonalitet er avhengig av tilstanden til alle komponenter. Dårlig tilstand er kritisk for utstyr som henger i taket, bergsikring og vann- og frostsikring. Det er et mål å koordinere arbeidet i tunneler knyttet til tunnelsikkerhetsforskriften og generelt vedlikehold. Dette reduserer kostnader og ulemper for trafikantene. Et nedtrekk i vedlikeholdsrammen på 500 mill. kr per år vil kunne gjøre at mesteparten av slikt arbeid må utsettes. Vi vil da ikke klare å dekke bergsikringsbehovet som er påpekt i hovedinspeksjoner. Brannsikring av ubeskyttet PE-skum vil måtte utsettes. Dette vil kunne gi dårligere tunnelsikkerhet, høyere kostnader og mer ulemper for trafikantene.

Bruer

Statens vegvesen har ansvaret for 6 169 bærende konstruksjoner som står i trafikk på europa- og riksveiene. Av disse er 4 980 veibruer, 464 gang- og sykkelbruer og 62 ferjekaier. 28 prosent (1 425) av veibruene og ferjekaiene er mer enn 50 år gamle. Disse er bygd på en tid med lavere teknisk standard når det gjaldt lastkapasitet, trafiksikkerhet og teknisk kvalitet. For flere av disse bruene er det også potensielt lite bæreevnereserve for ytterligere økning i trafikklastene. For disse bruene er det rehabilitering, oppgradering eller nybygg som er løsningen. Dette utgjør 42,2 km bru i dagens veilinje. I tillegg har rundt 16 pst. (803) av de veibruene og ferjekaiene som er nyere enn 50 år skadeprioritet 8 og høyere. Disse må i første omgang inn i ett vedlikeholdsprogram for å bremse økningen i vedlikeholdsetterslepet.

Det er mer miljøvennlig og kostnadseffektivt å vedlikeholde, rehabilitere eller oppgradere fremfor å bygge nytt. I 2023 er det planlagt å benytte drøyt 400 mill. kr til bruvedlikehold. En eventuell ekstrabevilgning i RNB 2023 kommer i tillegg. Et nedtrekk i vedlikeholdsrammen på 500 mill. kr per år vil tilsvare om lag det det planlagte bruvedlikeholdet i 2023. Det kan bety at flere bruer ikke vil kunne benyttes eller blir ødelagte, slik det har skjedd med for eksempel E6 Stavåbrua og E6 Badderen bru. Dette har vesentlige ulemper og kostnader for trafikantene, næringslivet og samfunnet.

Post 01 Driftsutgifter (pkt 11)

Spørsmål:

- a) Dere skriver at digitaliseringen og utvikling av nye teknologiske løsninger vil medføre økte kostnader til drift og forvaltning systemer og dermed et behov for økte midler til post 01 i perioden, men at dette er en viktig forutsetning for å kunne oppnå effektiviseringsgevinster for etaten, jf. s. 81. Hvor stor effektivisering er det lagt til grunn på de øvrige postene som følge av den økte digitaliseringen og utviklingen av nye teknologiske løsninger, jf. også følgende omtale på s. 80: «Utviklingen er en nødvendig forutsetning for å kunne redusere budsjettbehovet for blant annet drift og vedlikehold av veinettet»?
- b) Hva vil være konsekvensene av å redusere post 01 med 200 mill. kr i årlig gjennomsnitt?

Svar:

a)

I rammen til post 22 er det forutsatt en effektivisering på 0,5 pst., og innfasing av teknologi og nye løsninger er en nøkkel for å kunne redusere kostnadene fra tradisjonell aktivitet. Gevinster fra teknologiutviklingstiltakene bidrar til bedre utnyttelse av det fysiske veinettet gjennom anvendelse av ny teknologi, og dermed til å redusere fremtidig kostnadsvekst til fysisk infrastruktur på post 22 og post 30. Ny teknologi, med sensorer, sanntidsovervåking, dynamisk styring på veinettet og informerte kunder, kan ha en lavere kostnad enn bygging av nye veistreknings for å oppnå samme effekt. Noe av gevinstene som forventes av teknologiutvikling er en spart kostnad som ellers ville kommet, og noe er økte forventninger fra kundene i takt med at løsninger og innsikt blir tilgjengelig i samfunnet for øvrig. Disse effektene kan ikke inngå som fratrekk for behovet som er meldt inn til post 22 og 30. I tidsperspektivet 2025–2036 er det stor usikkerhet, både i hvilke og hvor raskt ulike teknologiske muligheter modnes, hvor store kostnader det vil innebære, hvilke effekter vi kan høste og hvor raskt vi kan høste dem. I noen tilfeller ser vi at det etableres helt nye tjenestenivåer, og kostnader alene kan ikke gi et riktig bilde i sammenligningen av nytt og gammelt tilbud.

b)

Ved en reduksjon av rammen til post 01 med 200 mill. kr i årlig gjennomsnitt vil konsekvensene være redusert nivå på digitalisering og utvikling av nye teknologiske løsninger. Vi har prioritert utvikling av forutsigbar fremkommelighet gjennom fremkommelig vei, fremkommelighetstjenester og trafikkflyt og beredskap. For å få til dette må vi bygge grunnmur som gjennom Nasjonal veidatabank, data- og analyseplattformen Saga, Veidatahuset og helhetlig forvaltning av anlegg og verdier. Vi har pilotert løsninger som må

skaleres og industrialiseres for å gi mer åpen og trygg vei, tryggere kjøretøyer, mer informerte kunder og mer for pengene. Det er mange veimyndigheter i Norge, og vi må sikre utvikling av et helhetlig nasjonalt veitrafikksystem. Regelverket må være digitalt tilgjengelig, oppdatert og lesbart. Vi må sikre høy trafikk- og samfunnsikkerhet, blant annet gjennom å unngå innfasing av store sårbarheter i de nye digitale løsningene. Det juridiske rammeverket og hjemlene våre må utvikles slik at vi både sikrer personvernet og samtidig tillater lagring og bruk av data. Ved kutt er det ikke slik at vi kan anbefale å kutte ut noen av disse områdene. De er alle innenfor Statens vegvesens kjerneansvar, og det kreves en parallellitet i utviklingen. Resultatet vil dermed bli at hele utviklingen, og effektene av denne, forsinkes, og derigjennom også norsk industris muligheter til tidlig utvikling av løsninger for eksport. Statens vegvesen har et nasjonalt ansvar, men uten midler og handlekraft vil det være sannsynlig at det fragmenterte norske veieierskapet ytterligere vil utvikle seg i sprikende retninger, med valg av ulike løsninger for ulike regioner. For det fysiske veinettet har det ofte vært tilstrekkelig å fokusere på riksvei og fylkesvei, med mellom 10 og 20 veimyndigheter. Det digitale veinettet, fullt etablert, må inkludere reisen fra der kunden er til dit kunden skal, og altså inkludere kommunene, med til sammen 360–370 enheter.

Teknologi (pkt 12)

Spørsmål:

Det er i prioriteringsoppdraget lagt opp til en ramme til teknologitiltak på 410 mill. kr på post 01 (i alle rammenivåer) og 150 mill. kr under investeringer (post 30).

- a) Kan det gis et anslag på hvor mye et nivå på 560 mill. kr vil være høyere enn dagens nivå innen teknologi?
- b) Det er foreslått 150 mill. kr under investeringer. Gjelder dette for alle rammenivåer?

Svar:

I 2022 og 2023 er det bevilget 150 mill. kr til teknologi på post 01 og 150 på post 30. I 2023 ble det bevilget 150 mill. kr på post 01. Det vil si at det foreslåtte nivået i NTP er 260 mill. kr over 2022-nivå og 410 mill. kr over 2023-nivå. Vi vil presisere at det foreslåtte nivået er et minimumsnivå som en følge av lave rammer i NTP. Rammen på 150 mill. kr foreslås å gjelde alle tre rammenivåer.

Utbedringer (pkt 13)

Spørsmål:

Figur 2.5 i leveransen viser Statens vegvesens langsiktige strategi for utvikling av riksveinettet. Figuren gir en grov oversikt over bl.a. strekninger hvor det er aktuelt med utbedringer. Hva vil det anslagsvis koste å gjennomføre disse utbedringene? Hva slags tidsperspektiv har Statens vegvesen lagt til grunn for å kunne fullføre disse utbedringene?

Svar:

Utredningene som ble gjennomført som en del av det interne grunnlaget for innspillene til NTP 2022–2033 utgjør en del av grunnlaget for strategien i vårt innspill til NTP 2025–2036. Omfanget av utbedringer er om lag det samme. Den gangen ble det anslått en total kostnad på 890 mrd. 2019-kr for en utbedringsstrategi, og 1 100 mrd. kr for en veinormalstrategi. Kostnaden ble ikke inndelt i ny vei og utbedringer (utbedringsstrekninger og mindre,

målrettede tiltak). Anslaget omfatter altså strekninger som er tenkt utbygd med ny vei, inkludert ferjefrie forbindelser fra Stavanger til Trondheim og Nye Veiers strekninger.

Tidsaspektet er også vanskelig å si noe om, da vi ikke har fått signaler om hvorvidt rammene i fremtidige transportplaner vil være som i planrammene for NTP 2025–2036. I grunnlaget for arbeidet med NTP 2022–2033 hadde man et perspektiv frem mot 2050, men med alle rammenivåene i prioriteringsoppdraget vil det ta betydelig lengre tid, også med høyeste rammenivå.

Mindre investeringer (pkt 14)

Spørsmål:

Viser til tabell 7.2 hvor Statens vegvesen oppgir forslag til fordeling av rammene, herunder mindre investeringstiltak. Vi ber om en utdyping av hva vi får for midlene til mindre investeringstiltak i de respektive rammene. Der det ikke er ferdig detaljert ut hvordan midlene skal benyttes, ber vi om en nærmere beskrivelse av metoden for hvordan tiltakene vil bli prioritert, herunder ev. økt bruk av databasert beslutningsstøtte, og eksempler som viser hva som skiller de ulike rammenivåene. Vi ber også om en vurdering av virkninger av de ulike rammenivåene. Det er opplyst i kap. 8.2 at disse ikke kan tallfestes, men vi ber om at omtale/eksempler av forskjell mellom rammene til mindre investeringstiltak også omtaler virkninger.

Svar:

Rammene innenfor mindre investeringstiltak er ikke fordelt i vårt innspill til NTP, og mindre investeringstiltak er ikke konkretisert eller virkningsberegnet. Dette er i tråd med oppdraget fra departementene, og et viktig prinsipp for at NTP skal være et strategisk dokument som gir virksomhetene handlingsrom til å finne de mest kostnadseffektive løsningene.

Mindre investeringer (under 1 mrd. kr) består av veiprosjekter, blant annet skredtiltak og utbedringsstrekninger, målrettede mindre tiltak, tiltak etter tunnelsikkerhetsforskriften, øvrige fornyingstiltak og instrumentering knyttet til ITS. Vårt innspill viser hvordan rammen er fordelt mellom porteføljen og mindre investeringer i de tre rammene. I alle rammer er *andelen* som mindre investeringstiltak utgjør i forhold til porteføljen vesentlig økt i forhold til inneværende NTP, men *beløpene* er redusert, spesielt i siste seksårsperiode. Innenfor mindre investeringer vil bindinger og midler til tunnelsikkerhetsforskriften være likt i de tre rammene, mens det vil være stor variasjon i midler til veiprosjekter, målrettede mindre tiltak og fornying av øvrig veinett. De målrettede mindre tiltakene kan komme til å utgjøre i størrelsesorden en tredel av midlene til mindre investeringer.

Midler til de målrettede mindre tiltak består for en stor del av utbedrings- og trafikk-sikkerhetstiltak, i tillegg til miljø- og servicetiltak og instrumentering. Gang-/sykkel- og kollektivtiltak inngår for en stor del i midlene til byområdene med unntak av skoleveitiltak. Det er store behov for midler på riksveinettet, som beskrevet i vårt innspill, blant annet knyttet til bruer, tiltak mot utforkjørings- og møteulykker og døgnhvile-/ladeplasser.

Det er beskrevet i innspillet hvordan vi i Statens vegvesens gjennomføringsplan ser ulike investeringstiltak i sammenheng med drift, vedlikehold og fornying for å oppnå de beste løsningene. Mulighetene som ny teknologi gir oss utnyttes til å få god treffsikkerhet på tiltak, for eksempel innenfor tilstandsbasert vedlikehold og skredsikring. Tilstanden på veinettet og trafikale forhold følges opp ved å bruke data til innsikt og analyse, blant annet gjennom prosjektet Forutsigbar fremkommelighet. Nasjonal veidatabank er Statens vegvesens viktigste redskap i den forbindelse, kombinert med andre datakilder. I forbindelse med gjennomføringsplanen utarbeides det oversikt over aktuelle mindre investeringstiltak med virkninger og måloppnåelse, og disse prioriteres årlig ved å se dem i sammenheng med øvrige tiltak og økonomiske rammer og føringer.

I den lave rammen vil mulighetene til å se tiltak i sammenheng og få til merkbare endringer for trafikantene på en strekning være redusert. Rammen til skredtiltak og utbedringsstrekninger og de tidligere programområdene vil kanskje være i størrelsesorden 25 pst. redusert i ramme 1 og 50 pst. økt i ramme 3, sammenliknet med ramme 2. I den lave rammen kan det da hende at vi ikke får utnyttet muligheten til å se et stort veiprojekt i sammenheng med mindre tiltak i nærheten for effektiv utbygging, eller at det bare er midler til flekkvis utbedring mens strekninger imellom tiltakene blir liggende som før. Fremkommeligheten kan bli redusert i lengre perioder fordi en må vente på midler til å gjøre seg ferdig på en strekning. Vår omtale i innspillet beskriver forskjellene i måloppnåelse ved ulike nivåer på TS-investeringstiltak. Ved lave rammer til utbedringer vil forfallet kunne øke, samfunnssikkerheten kunne bli utfordret og ladestrategien ikke bli fulgt opp så langt som ønskelig.

Når det gjelder metode for prioritering av mindre tiltak må den tilpasses signalene i NTP for gjennomføringsplanen for 2025–2030, som utarbeides etter at NTP er behandlet i Stortinget. I gjennomføringsplanen for 2022–2027 ble det tatt hensyn til gjennomføring, modenhet, netto nytte, trafikantnytte, ikke-prissatte konsekvenser og måloppnåelse av NTP-målene. Når vi har identifisert aktuelle utbedrings- og fornyingstiltak har vi tatt utgangspunkt i mål om bedre fremkommelighet og regularitet, med særlig vekt på næringslivets transporter, forholdene for trafikanten og oppetid på veinettet, samfunnssikkerhet og beredskap, tunnelsikkerhetsforskriften, og tilstand på veinettet (høydebegrensning, lange/bratte stigninger, liten veibredde, smale bruer og bruer med vektbegrensning).

[Gjennomføringsplan 2022–2027 | Statens vegvesen](#). Her er aktuelle tiltak for perioden 2022–2027 vist på kart med virkninger (nøkkeltall). Gjennomføringsplanen er dynamisk og revideres hvert år, men tiltakene som ikke får plass i 2023 og 2024 vil også være aktuelle i NTP 2025–2036. Samlet netto nytte av de mindre tiltakene i seksårsperioden som er virkningsberegnet er beregnet til 3,2 mrd. kr, og trafikantnyttens 11,3 mrd. kr. Det er beregnet en reduksjon i CO₂-utslipp fra trafikken for disse tiltakene i åpningsåret på 5 000 tonn.

Virkninger for prosjekter under 1 mrd. kr er vist i tabellene i vårt innspill til NTP. Dette er blant annet skredtiltak og utbedringsstrekninger. Tiltak etter tunnelsikkerhetsforskriften og

Øvrige fornyingstiltak er krevende å virkningsberegne, men kostnadene ved å la forfallet øke vil være store.

Klimagassutslipp (pkt 15)

Spørsmål:

Når vi sammenlikner enkelte av tallene som oppgis i kolonnen for klimavirkninger på supersidene med tallene som inngår i samletabellene i kap. 8.3 i hovedleveransen, er det oppgitt samme tall for f.eks. endring i anleggsutslipp *inkl. indirekte utslipp* på supersiden som det er oppgitt for endring i *direkte utslipp* fra byggefasen i samletabellen. Se f.eks. E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2. Etter hva vi kan forstå, må det enten være feil i ett av tallene, eller så er overskriften i en av tabellene feil. Vi ber om at dere tar en titt på dette og retter opp i ev. feil i tabellen.

Svar:

Vi har 11. mai sendt et brev med rettinger til prioriteringsoppdraget, hvor disse tallene er korrigert.

Trafikksikkerhet (pkt 16)

Spørsmål:

Statens vegvesen har under kap. 8.4 om nullvisjonen for drepte og hardt skadde gjort en samlet vurdering av trafikksikkerhetsmålet (s. 112). Statens vegvesen peker på målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer, kontroll av tunge kjøretøyer og nasjonale trafikksikkerhetskampanjer som de viktigste områdene det bør prioriteres økte ressurser til innenfor trafikksikkerhet. Vi oppfatter at Statens vegvesen foreslår en firedobling av 2023-nivået til målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer, 50 pst. økning av innsatsen til målrettede tungbilkontroller og en fordobling av innsatsen til nasjonale trafikksikkerhetskampanjer. Kan dere si litt mer om hvordan de anbefalte økningene er hensyntatt innenfor foreslåtte rammer for post 28 og 30?

Svar:

I svaret på prioriteringsoppdraget fastslår vi at ambisjonsnivået i NTP 2022–2033 videreføres i NTP 2025–2036: «Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050». Videre foreslås at begrepet «ambisjon» byttes ut med «mål», som i vanlig språklig forståelse er mer forpliktende. I svaret la vi til grunn at dersom vi skulle ha endret gjeldende ambisjonsnivå måtte dette vært begrunnet ut fra ett (eller flere) av følgende punkter:

- A. Ulykkesutviklingen viser at vi er så langt ute av kurs at gjeldende ambisjon for 2030 ikke lenger ansees som relevant.
- B. Ny kunnskap om potensialet for fremtidig ulykkesreduksjon viser at ambisjonen for 2030 enten er uopnåelig eller alt for lite ambisiøs.
- C. Trafikksikkerhetsarbeidet er, ut fra en totalvurdering, bedre tjent med at det fokuseres på en ambisjon etter endt NTP-planperiode enn at det holdes fast på en formulering fra foregående NTP.
- D. Manglende prioritering av trafikksikkerhet hos sentrale aktører.

Punktene A – C er drøftet i kapittel 8.6 i svaret på prioriteringsdraget, der det er argumentert med at ingen av disse gjelder. Argumentasjonen er uavhengig av om NTP baseres på rammenivå 1 (10 pst. lavere enn 2023-budsjettet), 2 (= 2023 budsjettet) eller 3 (10 pst. høyere enn 2023-budsjettet). Dersom rammenivået skal påvirke valg av ambisjonsnivå må dette derfor være fordi det ligger svært ulik prioritering av trafikksikkerhet innenfor de tre nivåene (jf. punkt D).

Det er stor bredde i trafikksikkerhetsarbeidet, med mange medvirkende aktører og med aktivitet innenfor mange ulike innsatsområder (jf. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei). Det er det samlede trafikksikkerhetsarbeidet i Norge som er avgjørende for om vi når ambisjonen om maksimalt 350 drepte og hardt skadde innen 2030, ikke hvor vidt den samlede rammen til Statens vegvesen økes eller reduseres med 10 prosent.

Statens vegvesen sine prioriteringer er likevel av stor betydning. Vi er den største enkeltstående trafikksikkerhetsaktøren, og har i tillegg et nasjonalt sektoransvar for trafikksikkerhet. Statens vegvesen ønsker å være i førerretet i arbeidet for nullvisjonen og vil prioritere trafikksikkerhetsarbeidet høyt, uavhengig av nivået på den økonomiske rammen. I svaret på prioriteringsoppdraget er det foreslått å øke ressursinnsatsen innenfor tre ulike områder der innsats ventes å gi spesielt god trafikksikkerhetsnytte. Det gjelder målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer, kontroll av tunge kjøretøyer og trafikksikkerhetskampanjer. Det er i kapittel 8.4 gjort forenklete beregninger av anslått reduksjon i drepte og hardt skadde dersom innsatsen til målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer firedobles (sammenliknet med innsatsen i 2023), innsatsen til tekniske tungbilkontroller øker med 50 prosent og innsatsen til trafikksikkerhetskampanjer fordobles.

I forslaget til fordeling av den økonomiske rammen i tabell 7.2 i svaret på prioriteringsoppdraget er fordelingen til post 28 Trafikant og kjøretøy holdt likt i alle tre rammenivåer. Det betyr at innsatsen til teknisk kontroll av tunge kjøretøyer og til trafikksikkerhetskampanjer vil være uavhengig av om NTP baseres på rammenivå 1, 2 eller 3.

Forskjellen mellom rammenivåene ligger i stor grad i nivået til ikke-bundne midler innenfor investeringsporteføljen (prosjekter over 1 mrd. kr innenfor post 30). Tabellene i kap. 8.3 i svaret på prioriteringsoppdraget viser at de aktuelle tiltakene innenfor porteføljen gir begrenset bidrag til reduksjon i antall drepte og hardt skadde, sammenholdt med målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer (jf. virkninger angitt i kap. 8.4). Det er derfor først og fremst nivået til målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer innenfor Mindre investeringer som avgjør i hvilken grad Statens vegvesens investeringer bidrar til færre drepte og hardt skadde. Nivået til Mindre investeringer er lavere innenfor ramme 1 enn innenfor ramme 2. Imidlertid er det innenfor ramme 1 langt større friheter når det gjelder prioriteringer til Mindre investeringer enn når det gjelder tiltak innenfor porteføljen, og det ligger ingen automatikk i at det vil bli prioritert mindre til målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer med ramme 1 enn med ramme 2. Innsatsen til målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer vil bli avklart i arbeidet med Statens vegvesens gjennomføringsplan, som følger opp føringer gitt i NTP.

Trafikksikkerhet (pkt 17)

Spørsmål:

På hvilken måte vil endringer i de økonomiske rammene påvirke nivået på det foreslåtte etappemålet for ulykkesreduksjon?

Svar:

Som beskrevet ovenfor er måloppnåelsen avhengig av rammene innenfor alle områder av virksomheten. Lave rammer vil gjøre det krevende å nå etappemålet for ulykkesreduksjon på riksvei.

*Universell utforming (pkt 18)*Spørsmål:

I leveransen nevnes en rekke kollektivtrafikktiltak. Vi ber om en mer detaljert omtale av de konkrete vurderingene som er gjort mht. universell utforming av kollektivknutepunkter og holdeplasser, og om mulig å kvantifisere måloppnåelsen. Hvilke vurderinger er gjort når det gjelder ressursbruk, og hvordan bidrar foreslått ressursbruk til sammenhengende, universelt utformede reisekjeder? Kan det tydeliggjøres hva man oppnår mht. universell utforming innenfor de tre ulike rammenivåene, og hvilke konsekvenser vil dette ha for måloppnåelsen?

Svar:

En fortsatt sterk satsing på kollektivtransport, sykkel og gange er gjennomgående i transportvirksomhetenes svar på prioriteringsoppdraget. Vi anbefaler forlengelse av dagens byvekstavtaler og inngåelse av nye avtaler. Tiltakene som iverksettes i regi av byvekst-samarbeidet skal primært bidra til oppnåelse av nullvekstmålet, men i planlegging og gjennomføring av disse tiltakene er universell utforming både et krav og en selvfølge.

Utbygging og forbedring av effektive kollektivløsninger vil gi økt grad av tilgjengelighet og universell utforming. I arbeidet med å utvikle sammenhengende reisekjeder vil både korte avstander, skilting/informasjon og fysisk tilgjengelighet være viktige prinsipper i planlegging av knutepunkter, holdeplasser, gangveier og lignende. God flyt for reisende som bytter transportform øker attraktiviteten til kollektivtilbudet og universelt utformede løsninger understøtter dette. I byområdene gjennomføres det også tiltak der universell utforming er hovedformålet, men graden av dette avhenger av prioriteringene i handlingsprogrammet som vedtas i trepartssamarbeidet mellom stat, fylke og kommune.

Vi har ikke gjort en kvantitativ beregning av effekt eller forbedring innenfor universell utforming per rammenivå, da det kun er de største kollektivprosjektene som omtales i Nasjonal transportplan. Det er derimot grunn til å tro at samlet effekt av tiltakene innenfor rammenivå 1 (byrammene) vil ha en lav måloppnåelse innen universell utforming, da rammenivået tilsier at en stor del av midlene brukes for å innfri forpliktelser til pågående store kollektivprosjekter. Ramme 1 gir lite rom for nye tiltak, og prioriteringen av å utvikle sammenhengende universelt utformede reisekjeder blir tilsvarende lav.

*Teknologi (pkt 19)*Spørsmål:

På s. 118 i hovedrapporten til Statens vegvesen står det at «[t]eknologiendringene vil påvirke alle transportformer, men ventes spesielt å redusere tids- og miljøkostnadene for transport på vei». Kan denne formuleringen utdypes/forklares nærmere?

Svar:

Veitransport er generelt sett dyrere enn direkte sjø- og jernbanetransport, særlig når disse har høy fyllingsgrad og lav til ingen byttekostnad. I tillegg er brukerbetalingen for veitransport generelt sett høyere enn for bane og sjø (TØI-rapport 1704/2019). Dette er reflektert i dagens transportmiddelfordeling.

For godstransport er kostnader til lønn og fremdrift høyere per tonnkm for en lastebil enn for et tog eller et skip. For lastebilen utgjør lønnskostnaden mellom 30 og 45 pst. av totalkostnaden, avhengig av type transport. På det tidspunktet transportmidler tillates med automatiseringsgrad 4 og 5 (førerløs modus), vil transportkostnaden for veitransport falle betydelig. Men allerede nå, hvor store deler av hovedveinettet åpnes for modulvogntog (3 TEU i stedet for 2) og 60 tonn i stedet for 50, synker isolert sett sjøfærkostnaden per tonnkm tilsvarende for de transportene som kan utnytte dette. Full automatisering (avløsning av sjåføren) vil imidlertid ha flere effekter, som at kjøretøyet ikke må overholde kjøre- og hviletidsbestemmelsene og kan nå over lengre distanser raskere. Turene kan i større grad tilpasses tidspunkter når veinettet har stor ledig kapasitet.

Heller ikke for persontransporten er det lave kostnader som sikrer bilens posisjon. Men også her forventes at automatisering vil gi reduserte transportkostnader. Ved automatisering på nivå 4 og 5 forventes det imidlertid flere effekter som påvirker tidskostnaden. Når sjåføren i bilen avløses eller blir passasjer, fristilles tiden til arbeid, søvn, underholdning osv. Hvis tidskostnaden til dem som for eksempel befinner seg i køen dermed blir lavere, vil også kø-kostnadene reduseres. Dette vet vi enda lite om. Men mange i befolkningen som har begrenset bevegelsesfrihet i dag, kan få en helt ny hverdag.

Nullutslipp vil fases inn for alle typer kjøretøyer i flåten. For lastebiler utgjør drivstoffet om lag 10 pst. av totalkostnaden. Kostnaden til elektrisk fremdrift beregnes å bli lavere enn dieselkostnaden. Miljøkostnaden vil reduseres i takt med innfasingen av nullutslipp, klimavennlige drivstoffer og renere motorer (Euro VI og Euro VII).

Strategi

Med hilsen

Jan Fredrik Lund
Avdelingsdirektør

11 vedlegg

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Prosjekt: E134 Dagslett -E18, Viken

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Dagens E134 mellom Dagslett og E18 tilfredsstillende ikke gjeldende krav til riksvei med dagens trafikkmengde. Hverken veibredde, kurvatur, avkjørsler, kryssløsninger eller fartsgrense er tilfredsstillende. Lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk skaper miljø- og trafikksikkerhetsproblemer for de som bor langs strekningen.

Tiltaksutløsende behov: Se over.

Om prosjektet: Det planlegges ny firefelts vei etter H3-standard, men med fartsgrense 90 km/t.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e134dagslette18/>

Fakta

Strekning: E134
Kommuner: Lier og Asker
Fylker: Viken
Omfang: 6,7 km
Planstatus: Vedtatt kommunedelplan
Finansiering: 58% bompengandelen
NTP: Omtalt i NTP 22 -33



Samfunns mål: Strekningen Dagslett – kryss E18 er en viktig del av en nasjonal veikorridor (hovedveiforbindelse mellom E6 i Akershus til Haugesund i Rogaland), samt en viktig regional vei for å kunne avlaste trafikksystemet i Oslo. Prosjektet skal binde sammen hovedveisystemet fra E134 Dagslett - kryss E18 på en god og fremtidsrettet måte med god trafikksikkerhet og kapasitet som ivaretar god trafikkavvikling og forutsigbar fremkommelighet på hovedveisystemet (den nasjonale veien).

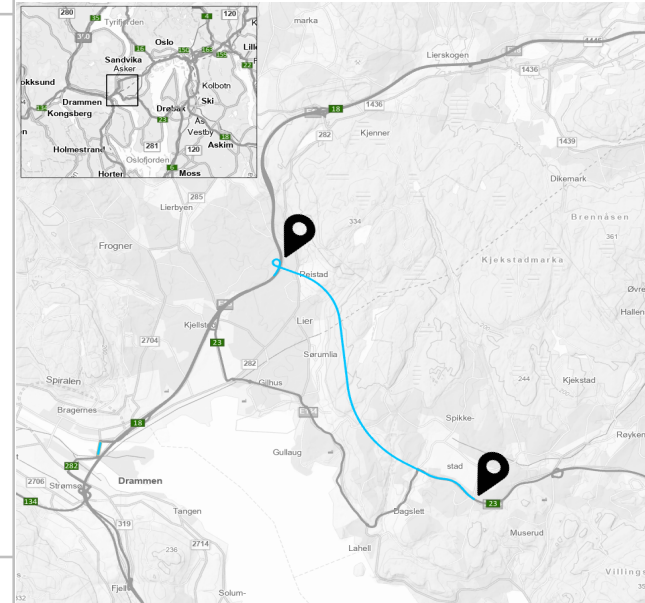
- Gi sammenhengende god standard på E134
- Bedret trafikksikkerhet på strekningen
- Gi forutsigbar fremkommelighet på E134

Effekt mål:

- Forutsigbar kjøretid og ingen forsinkelse på E134
- Reduserte transportkostnader
- Ingen møteulykker og ulykkesfrekvensen skal reduseres
- Skadestandard skal reduseres

Reisetidsreduksjon:

4,57min. for lette kjøretøy
 4,57min. for tunge kjøretøy



Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]			Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Klimabane 2	Referansebane	Sannsynlig ane			
-2265	-1 089	-1305	-0,4	-0,2	Noe negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
			(udiskontert, inkl. mva)	[mill. NOK]
Trafikant- og transportbrukernytte	2 348		P50	5 541
Operatøرنytte	-60		Forventningsverdi	5 608
Det offentlige	-3 071		P85	6 607
Samfunnet for øvrig	-305			

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering	Største konflikter er beslag av dyrka mark og naturmangfold knyttet til kryssing av Daueruddalen.								
Landskapsbilde	Noe negativ konsekvens	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Positiv konsekvens	Naturmangfold	Middels negativ konsekvens	Kulturarv	Noe negativ konsekvens	Naturressurser	Noe negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i	
				Verdifullt naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	10	31	0,7	53,3	80
Arealbruksendringer	13	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	19		-0,29	
Endret trafikkomfang	49	309	Lav bane	-1 065	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?
Totalt	72	359	Standard	-1 089	
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>70</i>	<i>79</i>	Høy bane	-1 244	Nei

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Prosjekt: E134 Dagslett -E18, Vikar

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Dagens E134 mellom Dagslett og E18 tilfredsstillende ikke gjeldende krav til riksvei med dagens trafikkmengde. Hverken veibredde, kurvatur, avkjørslar, kryssløsninger eller fartsgrense er tilfredsstillende. Lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk skaper miljø- og trafikksikkerhetsproblemer for de som bor langs strekningen.

Tiltaksutløsende behov: Se over.

Om prosjektet: Det planlegges ny firefelts vei etter H3-standard, men med fartsgrense 90 km/t.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e134dagslette18/>

Fakta

Strekning: E134
Kommuner: Lier og Asker
Fylker: Viken
Omfang: 6,7 km
Planstatus: Vedtatt
 kommunedelplan
Finansiering: 58% bompengandelen
NTP: Omtalt i NTP 22 -33



Samfunns mål: Strekningen Dagslett – kryss E18 er en viktig del av en nasjonal veikorridor (hovedveiforbindelse mellom E6 i Akershus til Haugesund i Rogaland), samt en viktig regional vei for å kunne avlaste trafikksystemet i Oslo. Prosjektet skal binde sammen hovedveisystemet fra E134 Dagslett - kryss E18 på en god og fremtidsrettet måte med god trafikksikkerhet og kapasitet som ivaretar god trafikkavvikling og forutsigbar fremkommelighet på hovedveisystemet (den nasjonale veien).

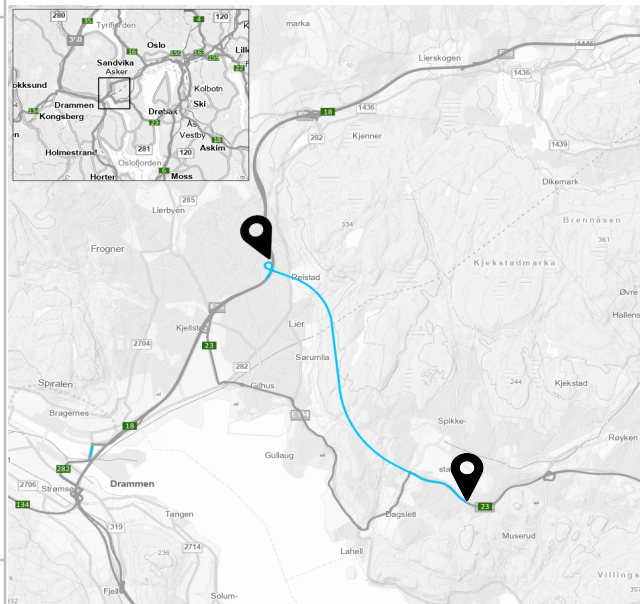
- Gi sammenhengende god standard på E134
- Bedret trafikksikkerhet på strekningen
- Gi forutsigbar fremkommelighet på E134

Effekt mål:

- Forutsigbar kjøretid og ingen forsinkelse på E134
- Reduserte transportkostnader
- Ingen møteulykker og ulykkesfrekvensen skal reduseres
- Skadestnad skal reduseres

Reisetidsreduksjon:

4,24min. for lette kjøretøy
 4,42min. for tunge kjøretøy



Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]			Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Sannsynlig bane	Referansebane	Høy bef. vekst			
-1305	-1 089	-1432	-0,4	-0,2	Noe negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
			(udiskontert, inkl. mva)	[mill. NOK]
Trafikant- og transportbrukernytte	2 348		P50	5 541
Operatøرنytte	-60		Forventningsverdi	5 608
Det offentlige	-3 071		P85	6 607
Samfunnet for øvrig	-305			

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering	Største konflikter er beslag av dyrka mark og naturmangfold knyttet til kryssing av Daueruddalen.								
Landskapsbilde	Noe negativ konsekvens	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Positiv konsekvens	Naturmangfold	Middels negativ konsekvens	Kultur-arv	Noe negativ konsekvens	Naturressurser	Noe negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte		Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i	
						Verdifullt naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	10	31			0,7	53,3	80
Arealbruksendringer	13	0			NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	19				-0,29	
Endret trafikkomfang	49	309			Lav bane	-1 065	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?
Totalt	72	359			Standard	-1 089	
I det norske klimaregnskapet	70	79			Høy bane	-1 244	Nei

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Prosjekt: E134 Dagslett -E18, Viker

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Dagens E134 mellom Dagslett og E18 tilfredsstillende ikke gjeldende krav til riksvei med dagens trafikkmengde. Hverken veibredde, kurvatur, avkjørsler, kryssløsninger eller fartsgrense er tilfredsstillende. Lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk skaper miljø- og trafikksikkerhetsproblemer for de som bor langs strekningen.

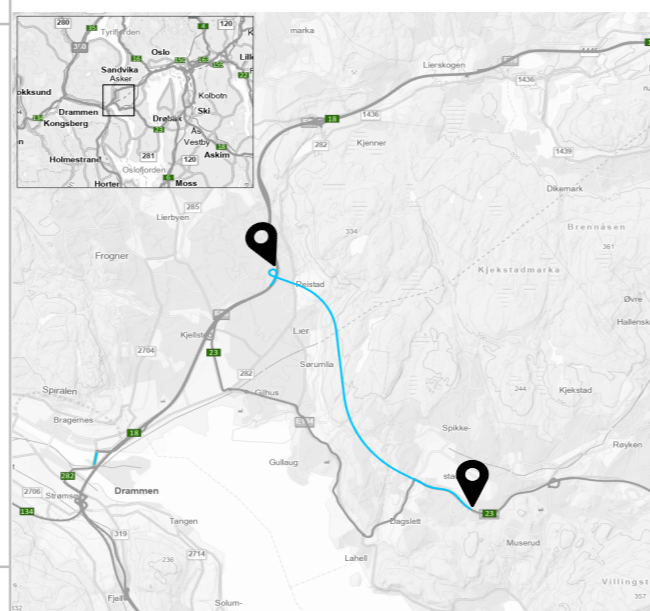
Tiltaksutløsende behov: Se over.

Om prosjektet: Det planlegges ny firefelts vei etter H3-standard, men med fartsgrense 90 km/t.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e134dagslette18/>

Fakta

Strekning: E134
Kommuner: Lier og Asker
Fylker: Viken
Omfang: 6,7 km
Planstatus: Vedtatt kommunedelplan
Finansiering: 58% bompengandelen
NTP: Omtalt i NTP 22 -33



Samfunns mål: Strekningen Dagslett – kryss E18 er en viktig del av en nasjonal veikorridor (hovedveiforbindelse mellom E6 i Akershus til Haugesund i Rogaland), samt en viktig regional vei for å kunne avlaste trafikksystemet i Oslo. Prosjektet skal binde sammen hovedveisystemet fra E134 Dagslett - kryss E18 på en god og fremtidsrettet måte med god trafiksikkerhet og kapasitet som ivaretar god trafikkavvikling og forutsigbar fremkommelighet på hovedveisystemet (den nasjonale veien).

- Gi sammenhengende god standard på E134
- Bedret trafiksikkerhet på strekningen
- Gi forutsigbar fremkommelighet på E134

Effektmål:

- Forutsigbar kjøretid og ingen forsinkelse på E134
- Reduserte transportkostnader
- Ingen møteulykker og ulykkesfrekvensen skal reduseres
- Skadekostnad skal reduseres

Reisetidsreduksjon:

4,24min. for lette kjøretøy
 4,42min. for tunge kjøretøy

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]			Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Sannsynlig bane	Referansebane	Høy bef. vekst			
-1305	-1 089	-1432	-0,4	-0,2	Noe negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
			(udiskontert, inkl. mva)	[mill. NOK]
Trafikant- og transportbrukernytte	2 348		P50	5 541
Operatøرنytte	-60		Forventningsverdi	5 608
Det offentlige	-3 071		P85	6 607
Samfunnet for øvrig	-305			

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering: Største konflikter er beslag av dyrka mark og naturmangfold knyttet til kryssing av Daueruddalen.

Landskapsbilde	Noe negativ konsekvens	Friluftsliv/by- og bygdelig	Positiv konsekvens	Naturmangfold	Middels negativ konsekvens	Kulturarv	Noe negativ konsekvens	Naturressurser	Noe negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp, Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i Verdifullt naturområde	
					Dyrket mark
Anleggsfasen	10	31	0,7	53,3	80
Arealbruksendringer	13	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	19		-0,29	
Endret trafikkomfang	49	309	Lav bane	-1 065	Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge Grupper som opplever vesentlig forverring?
Totalt	72	359	Standard	-1 089	
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>70</i>	<i>79</i>	Høy bane	-1 244	Nei

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Fyll inn riktig PDB-nummer i den gule cella. Resten av boksen (grå celler) er formler med hjelpevariabler

PDB-nummer:	220-05	Navn fra PDB:	E 134 Dagslett -E18 Bom Viker
Reisetidsreduksjon, lette:	4,24	Distriktskommune	0
Reisetidsreduksjon, tunge:	4,42	Distr.andel tr.kost.	0

Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	42 %
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato		RTM 4,4	[må evt skrives manuelt]		
Prisår	2023	Beregningsverktøy - beregningsdato		EFFEKT 6.86	06-03-2023		

Fylle inn super-siden:

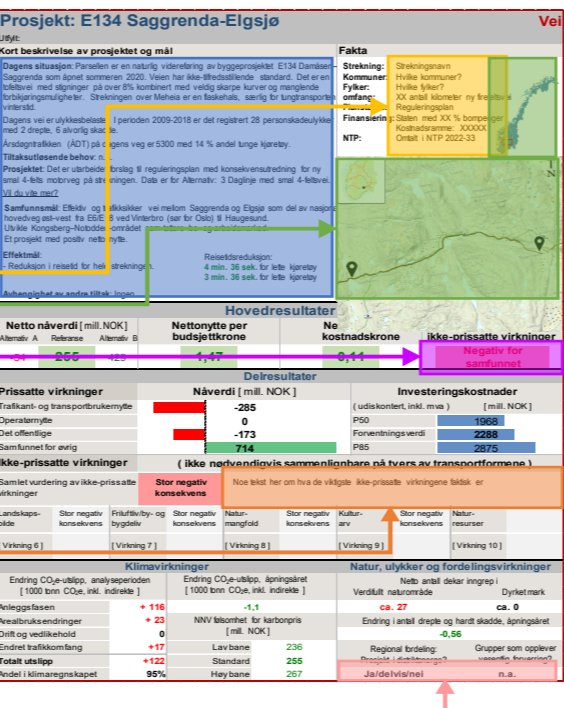
1) I *endelig versjon* vil det meste fylles ut automatisk fra NTP-arket med PDB-nummer, men ikke alt. Se under for hva som må fylles ut manuelt.

2) Fyll inn den øverste delen av supersiden manuelt. Dette gjelder:

- Kort beskrivelse av prosjektet og mål
- Fakta-opplysninger
- Kart fra TOS/Geodata (detaljert kart og plassering på norgeskart)

3) Fyll inn virkningene som ikke oppdateres automatisk manuelt. Dette gjelder:

- Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
- Beskrivende tekst om samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger
- "Regionale fordelingsvirkninger" + "Grupper som opplever vesentlig forverring"



Tekst er i hovedsak plassert i "tekstbokser" (ikke rett inn i celler). Dette gjør det lettere å justere størrelsen og plasseringen på boksene for å få teksten til å passe uten å måtte endre radhøyden eller kolonnebredden. Det gir også flere formatteringsmuligheter - for eksempel bruk av fonten "Arial narrow", som passer bra sammen med "Arial", men er smalere (det blir plass til mer tekst på samme linje).

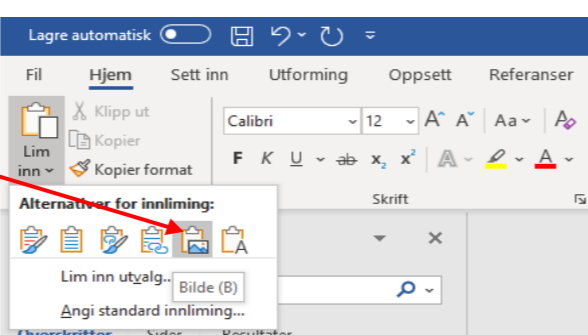
Hvordan sette super-siden inn i et word-dokument

- 1) Marker cellene for supersiden (B2-AO30), og trykk på kopier (ctrl + c)
- 2) Gå inn i et word-dokument, velg alternativer for innliming og lim inn som "Bilde"

Dette sørger for at det visuelle blir identisk med hvordan supersiden ser ut i Excel - gitt at man bruker **normalvisning** og **zoom-nivå på 100%** i Excel-arket.

Alternativt kan ulike utklippverktøy brukes, for eksempel "snipping tool". Det anbefales imidlertid å lime inn som bilde, for å sikre enhetlig presentasjon.

Merk at en ulempe ved å lime inn som bilde, er at URL-koblinger ikke vil fungere. Det er imidlertid ingen god måte å løse dette på så lenge man bruker programmene Excel og Word. Et alternativ kan være å sette inn URLen som hyperkobling direkte i word-fila.



Beskrivelse av supersidens elementer - veiledning for utfylling

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Statens prosjektmodell (Rundskriv R-108/19) krever at man for alle store statlige investerings-prosjekter gjennomfører en konseptvalgutredning (KVU). For å oppnå størst mulig ensartethet på tvers av prosjekter følger supersidens beskrivelse logikken i KVU. Denne må innledes med tre kapitler: 1. Problembeskrivelse 2. Behovsanalyse 3. Strategiske mål. I supersideformatet er dette strukturert i fem emner, som beskrives kort:

Dagens situasjon: Den nåværende situasjonen beskrives med fokus på dagens utfordringer og forventet utvikling. For veistrekingsprosjekter kan trafikkmengde for eksempel beskrives ved årsgjennsnittet oppdelt på person- og godskjøretøy, eller antall passasjerer og godsmengder per døgn for baneprosjekter.

Tiltakstilføelsende behov: Hvilke trafikale, miljømessige eller andre problemer og utfordringer som har ledet fram til det valgte løsningskonseptet. Det skal logisk følge fra en behovsanalyse tidlig i utredningsfasen. Begrepet «prosjekttilføelsende behov» er intro-du-ert gjennom det praktiske arbeidet i tiden siden innføring av KS1. Med det prosjekt-utlås-ende eller omfattende tiltakstilføelsende behov menes *det samfunnsbehovet som utløser planlegging av tiltak til et bestemt tidspunkt*. KVUens behovsanalyse skal også redegjøre for styrken av det prosjekttilføelsende behovet.

Prosjektet: Prosjektet er den konkrete fysiske utformingen, dimensjonering og plassering av løsningskonseptet. Eventuelle nye bompengetakster eller billettpriserendringer i forhold til dagens situasjon kan også være relevant informasjon. Til slutt en lenke-henvisning til nettside med mer informasjon.


Samfunns mål: Statens prosjektmodell operer med to nivåer av strategiske mål: Samfunns mål og effektmål. Samfunns målet skal gi den overordnede begrunnelsen for prosjektet. Supersiden skal for samfunns mål beskrive prosjektets forventede virkninger for samfunnet.

Effektmål: Effektmålene skal beskrive hvilke prosjektspesifikke virkninger som søkes oppnådd for brukerne. På supersiden begrenses effektmålbeskrivelsen til de viktigste virkningene, som ofte vil være mobilitetsforbedringer. Da samsvarer det med det over-ordnede NTP-målet "Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet" og i mange tilfeller med indikatorene "endring i reisetid" og/eller "oppetid på riksveinettet og driftsstabilitet for person- og godstog". Presentasjonen av prosjektets viktigste effek-ter (maks. 3) må være så relaterbare som mulig ved å gi den kvantifiserte effekten for den enkelte trafikanten, snarere enn en aggregert effekt per år eller for hele analyse-perioden, da den siste type tall er vesentlig vanskeligere å forholde seg til. Eksempler på bruker-orienterte effektmål:

- «En reisende får redusert sin reisetid med 20 minutter på denne strekningen»
 - «En reisende får økt bevegelsesfrihet og lavere forventet ventetid på stasjon ved at frekvensen per time doubles»
 - «Tiltaket vil motvirke kødannelse i rushtiden og forventes å spare en bilist for 10 minutter per reise i rushtiden, gitt begrenset trafikkvekst».
- I andre tilfeller kan de viktigste effektene være redusert ulykkesrisiko eller hensyn natur og miljø. Da må det være disse effektene som beskrives i dette feltet

Avhengighet av andre tiltak: I tilfeller hvor gjennomføringen av (og/eller vesentlige nyttevirkinger av) prosjektet / effektpakken er avhengig av gjennomføringen av andre tiltak, må dette fremgå. Supersiden skal ikke gi et falskt bilde av at et prosjekt/en effekt-pakke står på egne ben hvis dette ikke er tilfellet.

Fakta

Disse opplysninger kan gis for alle prosjekttypene, men enhetene for strekning og omfang kan være forskjellig. Prosjektets størrelse og også visualiseres på et kart for hurtig identifikasjon av prosjektets og dermed nyttevirkingens lokalisering. Kartutsnittet bør markeres med rød firkant () på et kart over hele Norge for overblikk for de som ikke er kjent med lokalområdet.

Strekning/Område: Her skal det opplyses entydig hvilke(n) vei(er), hvilke(n) togstrek-ning(er) eller hvilke(t) haveområde(r) som prosjektet/pakken angår

Kommuner: Her skal det opplyses om hvilke(n) kommune(r) prosjektet/pakken angår

Fylker: Her skal det opplyses om hvilke(n) fylke(r) prosjektet/pakken angår

Omfang: Her skal det opplyses om størrelsesordenen på prosjektet, f.eks. antall kilo-meter med veg eller togspor, eller andre nøkkelindikatorer på prosjektets størrelse.

Planstatus: Her skal det opplyses om hvilken fase i planleggingen prosjektet er i (alter-na-tivt hvilke forskjellige planfaser de ulike prosjektene i effektpakken er i), f.eks. utred-ningsfase, forprosjekt, kommune(del)plan, reguleringsplan.

Finansiering: Hvem finansierer prosjektet. Staten vil typisk være involvert. Bompenger kan også være en del av prosjektet. Da bør det angis hvilken andel av investerings-kostnadene, som er forutsatt finansiert av bompenger.

Kostnadsrammen: Kostnadsnivået som utgjør den øverste grensen på fullmakten gitt av Stortinget. Det utgjør det øvre finansielle tak for prosjektet, og vil normalt dimen-sjo-neres til P85 fratrukket prosjektets kuttliste. Til sammenlikning er *styringsrammen* er det kostnadsnivå utøvende etat forventes å levere prosjektet for. Den settes normalt til P50. Dersom det foreligger spesielle forhold som taler for å fravike hovedregelen for kostnads- og styringsramme, må dette begrunnes. (Finansdepartementet, 2019, Avsnitt 8.2).

NTP: Her skal det opplyses om hvilken status prosjektet/effektpakken har i gjeldende NTP, f.eks. om det er omtalt, fullfinansiert etc.

Hovedresultater

Netto nåverdi: Beregnet som nåverdien av alle nyttevirkinger (f.eks. tidsbesparelser) minus nåverdien av alle kostnadsvirkinger (f.eks. kostnader til investeringer, drift og vedlikehold) gjennom prosjektets levetid. Dette tallet viser hvorvidt summen av alle prissatte virkninger peker mot at prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt eller ikke. Det gir en indikasjon på om fordelene i sum veier opp for ulempene og dermed bidrar til økt velferd i samfunnet. Tre nivåer for netto nåverdi fylles ut:

- Referanse: Netto nåverdi fra nytte-kostnadsberegningen i referansebanen
- Alternativ A: Netto nåverdi fra en nytte-kostnadsberegning i en alternativ referansebane (ikke bestemt hvilken enda)
- Alternativ B: Netto nåverdi fra en nytte-kostnadsberegning i en alternativ referansebane (ikke bestemt hvilken enda)

Netto nytte per budsjettkrone: Netto nåverdi av prosjektet delt på nåverdien av endring i offentlig budsjettbehov. Offentlig budsjettbehov inkluderer investerings- og drifts- og vedlikeholdskostnader, samt endring i bom-inntekter, skatte- og avgiftsinntekter og overføringer til og fra kollektiv- og fergeselskaper, osv. Gir en indikasjon på lønnsomheten per krone som følge av bruken av de offentlige budsjett-mid-lene, og er sammenliknbar på tvers av små og store prosjekter.

Netto nytte per kostnadskrone: Netto nåverdi av prosjektet delt på nåverdien av kostnader knyttet til investeringer, drift og vedlikehold. NNK gir en indikasjon på prosjektets lønnsomhet relativt til prosjektets størrelse, uten motregning av eventuelle inntekter fra bompenger, overføringer eller endringer i skatte- og avgiftsinntekter.

Samlet vurdering inklusiv ikke-prissatte virkninger: I prioriteringsoppdraget skriver Samferdselsdepartementet "Virksomheten skal også gi en samlet vurdering av den samlede samfunnsøkonomiske lønnsomheten av tiltaket basert på både prissatte og ikke-prissatte virkninger". Det ikke er faglig grunnlag for å foreta en slik vurdering på en objektiv eller metodisk transparent måte. Derfor må vurderingen av om prosjektet samlet er positiv eller negativ for samfunnet foretas med et element av subjektivitet og implisitt verdisetting. Det foreslås én av fire verdier:

- Positiv for samfunnet
- Negativ for samfunnet
- Nøytral
- Usikker

Delresultater - prissatte virkninger

Summen av disse fire tallene summeres til "netto nåverdi". De fire tallene viser nytte- og kostnadsvirkinger, separat for fire ulike grupper:

Trafikanter og transportbrukere: Viser hvor mye bedre trafikanter og trans-portbrukere forventes å få det som følge av prosjektet (f.eks. økt framkommelighet, tidsbesparelser, færre ulempekostnader ved ferjetransport, helseeffekter knyttet til sykkel og gange o.l.). Nyttien til trafikanter og transportbrukere er bare en delmengde av den totale beregningen av samfunnsnyttien.

Operatører: Viser hvordan inntekter og kostnader fordeler seg på offentlig konsesjon-erte operatører i transportsektoren; kollektivoperatører, togselskap, bompengeselskap, ferjeselskap og havner. Denne kategorien inneholder poster som ofte går mot hver-andre, slik at totaleffekten for operatører ofte vil bli null. Eksempelvis vil overskudd i bompengeselskaper vil bli overført til 'Det offentlige'.

Det offentlige: Viser netto effekt som prosjektet har på offentlige budsjetter gjennom prosjektets levetid, som investeringskostnader, kostnader til drift og vedlikehold, avgiftsinntekter (for eksempel drivstoffavgifter) og endringer i overføringer til eller fra operatører (for eksempel kollektivselskap).

Samfunnet for øvrig: Viser netto effekt prosjektet har for samfunnet utenfor transport-sektoren, hovedsakelig endringer i ulykkeskostnader, forurensningskostnader og effekti-vitetstap knyttet til skattefinansiering av prosjektkostnadene.

Delresultater - investeringskostnader

Kostnadene knyttet til å realisere prosjektet. Disse kostnader vil være en del av de prissatte virkningene for 'Det offentlige'. Det vil alltid være usikkerhet knyttet til slike anslag på invester-ingskostnader, så derfor er det informativt å oppgi tre forskjellige nøkkel tall for investerings-kostnaden, som alle tas fram ved bruk av anslagsmetoden (SVV Håndbok R764):

P50: P50-estimatet er styringsramme (referanseestimat) og har 50% sannsynlighet for å unngå overskridelse. Beløpet er basisestimatet med et forventet tillegg. Dette forventede tillegget regnes ofte fram gjennom simulering av ulike kostnadsutfall for prosjektet, hvor P50 representerer det 50. persentilet i beregningen av kostnadsutfall. I beregn-ingen av kostnadsestimater legges gjerne et usikkerhetsspenn på kostnadspostene og man legger inn sannsynligheter for usikre hendelser.

Forventningsverdi: Forventningsverdien er det investeringskostnadstallet som inngår i samfunnsøkonomiske analysen. Den formelle definisjonen er gjennomsnittet av alle potensielle verdier kostnaden kan ta, vektet med sannsynligheten for å observere akkurat disse verdiene. For P50 er det like høy sannsynlighet med budsjettoverskridelse som -underskridelse. Men siden kostnaden ved en overskridelse typisk er høyere enn besparelsen ved en underskridelse, vil forventningsverdien typisk være høyere enn P50-estimatet.

P85: P85-estimatet regnes for å ha 85% sannsynlighet for å unngå overskridelse. Beløpet kan forstås som en øvre kostnadsramme og inkluderer en post for uforutsette kostnader (usikker-hets-avsetning) på toppen av P50. P85 regnes ut gjennom samme simuleringssøvelse som P50, hvor P85 representerer det 85. persentilet i beregningen av kostnadsutfall. P85 fratrukket en kuttliste vil normalt svare til kostnadsrammen (se "kostnadsrammen" under "fakta"). P85 vil normalt være det høyeste kostnadsestimater, men det er også teoretisk mulig at P85 er lavere enn forventningsverdien.

Delresultater - ikke-prissatte virkninger

Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger:

Virkninger 1-5:
Virkninger 6-10:

Klimavirkninger

Endring CO2-utslipp hele analyseperioden: Total endring i CO2-utslipp som følge av tiltaket, både direkte og indirekte utslipp over alle år i analyseperioden.

Anleggsfasen

Arealbruksendringer

Drift- og vedlikehold

Endret trafikkmengde

Totalt utslipp

Andel i klimaregnskapet

Endring i CO2e-utslipp, åpningsåret

NNV følsomhet for karbonpris

- Lav karbonprisbane

- Standard

- Høy karbonprisbane

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Netto antall dekar inngrep i verdifullt naturområde

Netto antall dekar inngrep i dyrket mark

Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret

Regional fordeling: prosjekt i distriktsnorge

Grupper som opplever vesentlig forverring

Prosjekt: E16 Hylland-Slæn

NTP 2025-2036. Prioriteringsopdraget.

Utfyllt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Dagens E16 følger dalbunn av Nærøydalen. Veistandarden er stort sett god, med unntak av dagens Sivle- og Stalheimstunnel. Tunnelene tilfredstiller ikke tunnelsikkerhetsforskriften og har bratt stigning, på det meste opp mot 11 %. ÅDT i 2021 var 2200 med 28 % tunge. Det er også flere skredpunkt langs strekningen.

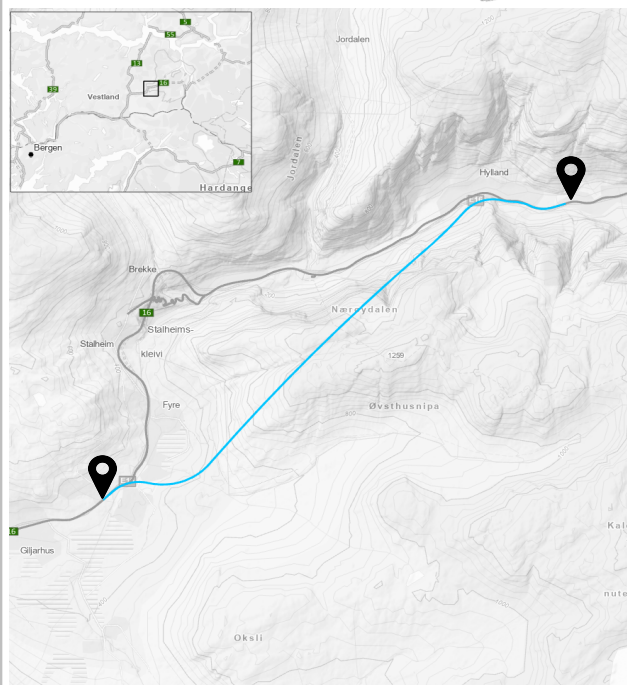
Tiltaksutløsende behov: Sikring av flere skredpunkt ved å legge E16 i tunnel, samtidig som man unngår Sivle- og Stalheimtunnelene.

Prosjektet: Ny tunnel vil gi en skredsikker vei, og gir en innkortning fra 10 til 8 km. Tunnelen i seg selv er omtrent 6,3 km.

Fakta

Strekning: E16
Kommuner: Aurland og Voss herad
Fylker: Vestland
Omfang: 8 km
Planstatus: Vedtatt reguleringsplan
Finansiering: 100% stat

NTP: Omtalt i NTP 22-33



Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e16neroydalen/>

Samfunns mål:

- Gi samfunnet en god trafikkåre mellom øst- og vestlandet med trygg fremkommighet gjennom hele året. Dette gjeld både for skred og generell trafiksikkerhet
- Utnytte anortositressursen som ligger i masseoverskuddet

Effekt mål:

- Rassikker vei mellom Hylland og Slæn - ingen veistrekninger som følge av ras på strekningen
- Tunneler som oppfyller tunnelsikkerhetsforskriften

Reisetidsreduksjon:

1,4min. for lette kjøretøy
1,6min. for tunge kjøretøy

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]		Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Klimabane 2	Referansebane [Alternativ bane B]			
-1832	-1 678	-0,8	-0,8	Noe negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader (udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]	
	Trafikant- og transportbrukernytte	926		P50
Operatøرنytte	0		Forventningsverdi	2 374
Det offentlige	-2 192		P85	2 796
Samfunnet for øvrig	-411			

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering: Ingen virkninger som utpeker seg mer negativt. Ny tunnel legges utenom Nærøydalen landskapsvernområde som er oppført på UNESCOs verdensarvliste.

Landskapsbilde	Noe negativ konsekvens	Friluftsliv/by- og bygdelig	Positiv konsekvens	Naturmangfold	Noe negativ konsekvens	Kultur-arv	Noe negativ konsekvens	Naturressurser	Noe negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i	
				Verdifulle naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	9	33	-0,3	0,8	16
Arealbruksendringer	2	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	15		-0,06	
Endret trafikkomfang	-13	-30	Lav bane	-1 672	Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge
Totalt	-2	18	Standard	-1 678	
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>-2</i>	<i>28</i>	Høy bane	-1 652	Ja

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Prosjekt: E16 Hylland-Slæn

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget. Klimabane 2

Utfyllt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Dagens E16 følger dalbunn av Nærøydalen. Veistandarden er stort sett god, med unntak av dagens Sivle- og Stalheimstunnel. Tunnelene tilfredstiller ikke tunnelsikkerhetsforskriften og har bratt stigning, på det meste opp mot 11 %. ÅDT i 2021 var 2200 med 28 % tunge. Det er også flere skredpunkt langs strekningen.

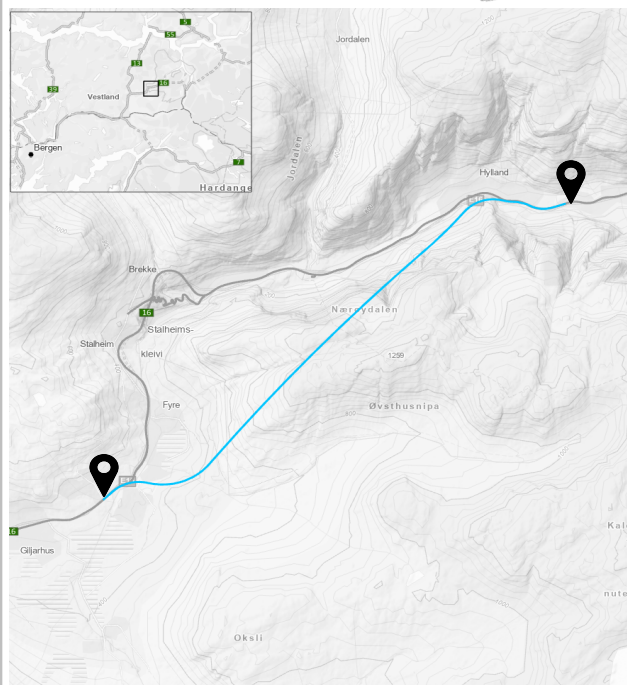
Tiltaksutløsende behov: Sikring av flere skredpunkt ved å legge E16 i tunnel, samtidig som man unngår Sivle- og Stalheimtunnelene.

Prosjektet: Ny tunnel vil gi en skredsikker vei, og gir en innkortning fra 10 til 8 km. Tunnelen i seg selv er omtrent 6,3 km.

Fakta

Strekning: E16
Kommuner: Aurland og Voss herad
Fylker: Vestland
Omfang: 8 km
Planstatus: Vedtatt reguleringsplan
Finansiering: 100% stat

NTP: Omtalt i NTP 22-33



Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e16neroydalen/>

Samfunns mål:

- Gi samfunnet en god trafikkåre mellom øst- og vestlandet med trygg fremkommighet gjennom hele året. Dette gjeld både for skred og generell trafiksikkerhet
- Utnytte anortossitressursen som ligger i masseoverskuddet

Effekt mål:

- Rassikker vei mellom Hylland og Slæn - ingen veistrekninger som følge av ras på strekningen
- Tunneler som oppfyller tunnelsikkerhetsforskriften

Reisetidsreduksjon:

1,4 min. for lette kjøretøy
1,6 min. for tunge kjøretøy

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]		Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
[Alternativ bane A]	Referansebane			
	-1 678	-0,8	-0,8	Noe negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
			(udiskontert, inkl. mva)	[mill. NOK]
Trafikant- og transportbrukernytte	926		P50	2 352
Operatøرنytte	0		Forventningsverdi	2 374
Det offentlige	-2 192		P85	2 796
Samfunnet for øvrig	-411			

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering: Ingen virkninger som utpeker seg mer negativt. Ny tunnel legges utenom Nærøydalen landskapsvernområde som er oppført på UNESCOs verdensarvliste.

Landskapsbilde	Noe negativ konsekvens	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Positiv konsekvens	Naturmangfold	Noe negativ konsekvens	Kultur-arv	Noe negativ konsekvens	Naturressurser	Noe negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i	
				Verdifulle naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	9	33	-0,3	0,8	16
Arealbruksendringer	2	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	15		-0,06	
Endret trafikkomfang	-13	-30	Lav bane	-1 672	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?
Totalt	-2	18	Standard	-1 678	
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	-2	28	Høy bane	-1 652	Ja

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Prosjekt: E16 Hylland-Slæn

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget. Klimabane 2

Utfylt: 31.03.2023.

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Dagens E16 følger dalbunn av Nærøydalen. Veistandarden er stort sett god, med unntak av dagens Sivle- og Stalheimstunnel. Tunnelene tilfredstiller ikke tunnelsikkerhetsforskriften og har bratt stigning, på det meste opp mot 11 %. ÅDT i 2021 var 2200 med 28 % tunge. Det er også flere skredpunkt langs strekningen.

Tiltaksutløsende behov: Sikring av flere skredpunkt ved å legge E16 i tunnel, samtidig som man unngår Sivle- og Stalheimtunnelene.

Prosjektet: Ny tunnel vil gi en skredsikker vei, og gir en innkortning fra 10 til 8 km. Tunnelen i seg selv er omtrent 6,3 km.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e16neroydalen/>

Samfunns mål:

- Gi samfunnet en god trafikkåre mellom øst- og vestlandet med trygg fremkommighet gjennom hele året. Dette gjeld både for skred og generell trafiksikkerhet
- Utnytte anortositressursen som ligger i masseoverskuddet

Effekt mål:

- Rassikker vei mellom Hylland og Slæn - ingen veistrekninger som følge av ras på strekningen
- Tunneler som oppfyller tunnelsikkerhetsforskriften

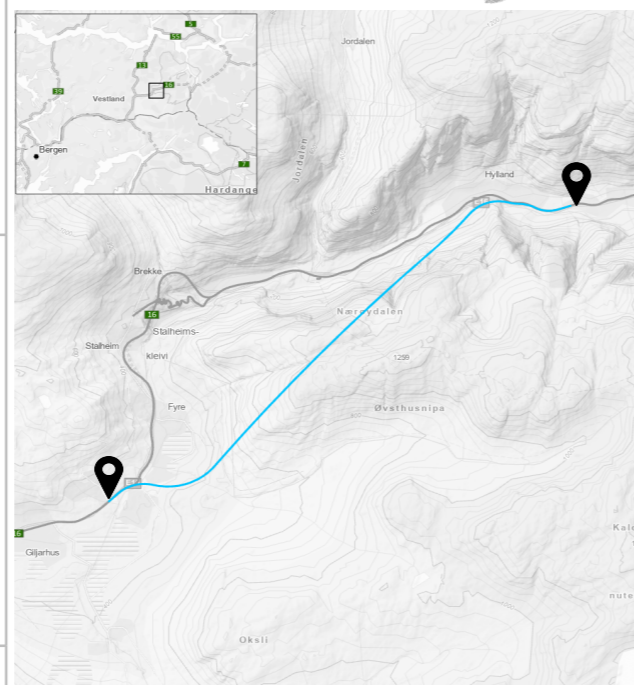
Reisetidsreduksjon:

- 1,4 min. for lette kjøretøy
- 1,6 min. for tunge kjøretøy

Fakta

Strekning: E16
Kommuner: Aurland og Voss herad
Fylker: Vestland
Omfang: 8 km
Planstatus: Vedtatt reguleringsplan
Finansiering: 100% stat

NTP: Omtalt i NTP 22-33



Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]		Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
[Alternativ bane A]	Referansebane	[Alternativ bane B]		
	-1 678	-0,8	-0,8	Noe negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	926	(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]
Operatørnytte	0	P50 2 352
Det offentlige	-2 192	Forventningsverdi 2 374
Samfunnet for øvrig	-411	P85 2 796

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering: Ingen virkninger som utpeker seg mer negativt. Ny tunnel legges utenom Nærøydalen landskapsvernområde som er oppført på UNESCOs verdensarvliste.

Landskapsbilde	Noe negativ konsekvens	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Positiv konsekvens	Naturmangfold	Noe negativ konsekvens	Kulturarv	Noe negativ konsekvens	Naturressurser	Noe negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp, Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i Verdifullt naturområde Dyrket mark	
	Anleggsfasen	9		33	-0,3
Arealbruksendringer	2	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	15		-0,06	
Endret trafikkomfang	-13	-30	Lav bane	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?	
Totalt	-2	18	Standard	-1 678	
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>-2</i>	<i>28</i>	Høy bane	-1 652	

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Fyll inn riktig PDB-nummer i den gule cella. Resten av boksen (grå celler) er formler med hjelpevariabler

PDB-nummer:	98-ve	Navn fra PDB:	E16 Hylland-Slæn
Reisetidsreduksjon, lette:	1,4	Distriktskommune	0
Reisetidsreduksjon, tunge:	1,6	Distr.andel tr.kost.	100

Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	0 %
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato		RTM		[må evt skrives manuelt]	
Prisår	2023	Beregningsverktøy - beregningsdato		EFFEKT 6.86		20-02-2023	

Fylle inn super-siden:

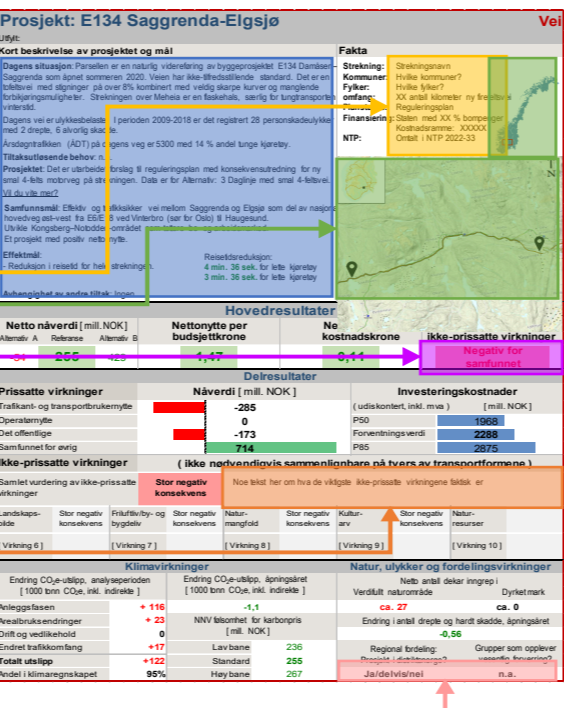
1) I *endelig versjon* vil det meste fylles ut automatisk fra NTP-arket med PDB-nummer, men ikke alt. Se under for hva som må fylles ut manuelt.

2) Fyll inn den øverste delen av supersiden manuelt. Dette gjelder:

- Kort beskrivelse av prosjektet og mål
- Fakta-opplysninger
- Kart fra TOS/Geodata (detaljert kart og plassering på norgeskart)

3) Fyll inn virkningene som ikke oppdateres automatisk manuelt. Dette gjelder:

- Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
- Beskrivende tekst om samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger
- "Regionale fordelingsvirkninger" + "Grupper som opplever vesentlig forverring"



Tekst er i hovedsak plassert i "tekstbokser" (ikke rett inn i celler). Dette gjør det lettere å justere størrelsen og plasseringen på boksene for å få teksten til å passe uten å måtte endre radhøyden eller kolonnebredden. Det gir også flere formatteringsmuligheter - for eksempel bruk av fonten "Arial narrow", som passer bra sammen med "Arial", men er smalere (det blir plass til mer tekst på samme linje).

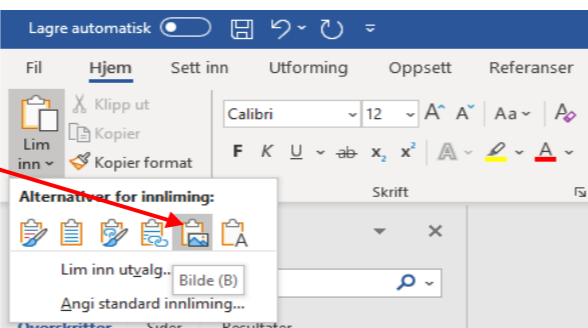
Hvordan sette super-siden inn i et word-dokument

- 1) Marker cellene for supersiden (B2-AO30), og trykk på kopier (ctrl + c)
- 2) Gå inn i et word-dokument, velg alternativer for innliming og lim inn som "Bilde"

Dette sørger for at det visuelle blir identisk med hvordan supersiden ser ut i Excel - gitt at man bruker **normalvisning** og **zoom-nivå på 100%** i Excel-arket.

Alternativt kan ulike utklippverktøy brukes, for eksempel "snipping tool". Det anbefales imidlertid å lime inn som bilde, for å sikre enhetlig presentasjon.

Merk at en ulempe ved å lime inn som bilde, er at URL-koblinger ikke vil fungere. Det er imidlertid ingen god måte å løse dette på så lenge man bruker programmene Excel og Word. Et alternativ kan være å sette inn URLen som hyperkobling direkte i word-fila.



Beskrivelse av supersidens elementer - veiledning for utfylling

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Statens prosjektmodell (Rundskriv R-108/19) krever at man for alle store statlige investerings-prosjekter gjennomfører en konseptvalgutredning (KVU). For å oppnå størst mulig ensartethet på tvers av prosjekter følger supersidens beskrivelse logikken i KVU. Denne må innledes med tre kapitler: 1. Problembeskrivelse 2. Behovsanalyse 3. Strategiske mål. I supersideformatet er dette strukturert i fem emner, som beskrives kort:

Dagens situasjon: Den nåværende situasjonen beskrives med fokus på dagens utfordringer og forventet utvikling. For veistrekingsprosjekter kan trafikkmengde for eksempel beskrives ved årsgjennsnittet oppdelt på person- og godskjøretøy, eller antall passasjerer og godsmengder per døgn for baneprosjekter.

Tiltakstilslående behov: Hvilke trafikale, miljømessige eller andre problemer og utfordringer som har ledet fram til det valgte løsningskonseptet. Det skal logisk følge fra en behovsanalyse tidlig i utredningsfasen. Begrepet «prosjekttilslående behov» er intro-du-ert gjennom det praktiske arbeidet i tiden siden innføring av KS1. Med det prosjekt-utslående eller omfattende tiltakstilslående behov menes *det samfunnsbehovet som utløser planlegging av tiltak til et bestemt tidspunkt*. KVUens behovsanalyse skal også redegjøre for styrken av det prosjekttilslående behovet.

Prosjektet: Prosjektet er den konkrete fysiske utformingen, dimensjonering og plassering av løsningskonseptet. Eventuelle nye bompengetakster eller billettpriserendringer i forhold til dagens situasjon kan også være relevant informasjon. Til slutt en lenke-henvisning til nettside med mer informasjon.


Samfunns mål: Statens prosjektmodell operer med to nivåer av strategiske mål: Samfunns mål og effektmål. Samfunns målet skal gi den overordnede begrunnelsen for prosjektet. Supersiden skal for samfunns mål beskrive prosjektets forventede virkninger for samfunnet.

Effektmål: Effektmålene skal beskrive hvilke prosjektspesifikke virkninger som søkes oppnådd for brukerne. På supersiden begrenses effektmålbeskrivelsen til de viktigste virkningene, som ofte vil være mobilitetsforbedringer. Da samsvarer det med det over-ordnede NTP-målet "Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet" og i mange tilfeller med indikatorene "endring i reisetid" og/eller "oppetid på riksveinettet og driftsstabilitet for person- og godstog". Presentasjonen av prosjektets viktigste effek-ter (maks. 3) må være så relaterbare som mulig ved å gi den kvantifiserte effekten for den enkelte trafikanten, snarere enn en aggregert effekt per år eller for hele analyse-perioden, da den siste type tall er vesentlig vanskeligere å forholde seg til. Eksempler på bruker-orienterte effektmål:

- «En reisende får redusert sin reisetid med 20 minutter på denne strekningen»
 - «En reisende får økt bevegelsesfrihet og lavere forventet ventetid på stasjon ved at frekvensen per time doubles»
 - «Tiltaket vil motvirke kødannelse i rushtiden og forventes å spare en bilist for 10 minutter per reise i rushtiden, gitt begrenset trafikkvekst».
- I andre tilfeller kan de viktigste effektene være redusert ulykkesrisiko eller hensyn natur og miljø. Da må det være disse effektene som beskrives i dette feltet

Avhengighet av andre tiltak: I tilfeller hvor gjennomføringen av (og/eller vesentlige nyttevirkingene av) prosjektet / effektpakken er avhengig av gjennomføringen av andre tiltak, må dette fremgå. Supersiden skal ikke gi et falskt bilde av at et prosjekt/en effekt-pakke står på egne ben hvis dette ikke er tilfellet.

Fakta

Disse opplysninger kan gis for alle prosjekttypene, men enhetene for strekning og omfang kan være forskjellig. Prosjektets størrelse og også visualiseres på et kart for hurtig identifikasjon av prosjektets og dermed nyttevirkingens lokalisering. Kartutsnittet bør markeres med rød firkant () på et kart over hele Norge for overblikk for de som ikke er kjent med lokalområdet.

Strekning/Område: Her skal det opplyses entydig hvilke(n) vei(er), hvilke(n) togstrekning(er) eller hvilke(t) havneområde(r) som prosjektet/pakken angår

Kommuner: Her skal det opplyses om hvilke(n) kommune(r) prosjektet/pakken angår

Fylker: Her skal det opplyses om hvilke(n) fylke(r) prosjektet/pakken angår

Omfang: Her skal det opplyses om størrelsesordenen på prosjektet, f.eks. antall kilo-meter med veg eller togspor, eller andre nøkkelindikatorer på prosjektets størrelse.

Planstatus: Her skal det opplyses om hvilken fase i planleggingen prosjektet er i (alter-na-tivt hvilke forskjellige planfaser de ulike prosjektene i effektpakken er i), f.eks. utredningsfase, forprosjekt, kommune(del)plan, reguleringsplan.

Finansiering: Hvem finansierer prosjektet. Staten vil typisk være involvert. Bompenger kan også være en del av prosjektet. Da bør det angis hvilken andel av investerings-kostnadene, som er forutsatt finansiert av bompenger.

Kostnadsrammen: Kostnadsnivået som utgjør den øverste grensen på fullmakten gitt av Stortinget. Det utgjør det øvre finansielle tak for prosjektet, og vil normalt dimensjoneres til P85 fratrukket prosjektets kuttliste. Til sammenlikning er styringsrammen er det kostnadsnivå utøvende etat forventes å levere prosjektet for. Den settes normalt til P50. Dersom det foreligger spesielle forhold som taler for å fravike hovedregelen for kostnads- og styringsramme, må dette begrunnes. (Finansdepartementet, 2019, Avsnitt 8.2).

NTP: Her skal det opplyses om hvilken status prosjektet/effektpakken har i gjeldende NTP, f.eks. om det er omtalt, fullfinansiert etc.

Hovedresultater

Netto nåverdi: Beregnet som nåverdien av alle nyttevirkinger (f.eks. tidsbesparelser) minus nåverdien av alle kostnadsvirkinger (f.eks. kostnader til investeringer, drift og vedlikehold) gjennom prosjektets levetid. Dette tallet viser hvorvidt summen av alle prissatte virkninger peker mot at prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt eller ikke. Det gir en indikasjon på om fordelene i sum veier opp for ulempene og dermed bidrar til økt velferd i samfunnet. Tre nivåer for netto nåverdi fylles ut:

- Referanse: Netto nåverdi fra nytte-kostnadsberegningen i referansebanen
- Alternativ A: Netto nåverdi fra en nytte-kostnadsberegning i en alternativ referansebane (ikke bestemt hvilken enda)
- Alternativ B: Netto nåverdi fra en nytte-kostnadsberegning i en alternativ referansebane (ikke bestemt hvilken enda)

Netto nytte per budsjettkrone: Netto nåverdi av prosjektet delt på nåverdien av endring i offentlig budsjettbehov. Offentlig budsjettbehov inkluderer investerings- og drifts- og vedlikeholdskostnader, samt endring i bom-inntekter, skatte- og avgiftsinntekter og overføringer til og fra kollektiv- og fergeselskaper, osv. Gir en indikasjon på lønnsomheten per krone som følge av bruken av de offentlige budsjett-mid-lene, og er sammenliknbar på tvers av små og store prosjekter.

Netto nytte per kostnadskrone: Netto nåverdi av prosjektet delt på nåverdien av kostnader knyttet til investeringer, drift og vedlikehold. NNK gir en indikasjon på prosjektets lønnsomhet relativt til prosjektets størrelse, uten motregning av eventuelle inntekter fra bompenger, overføringer eller endringer i skatte- og avgiftsinntekter.

Samlet vurdering inklusiv ikke-prissatte virkninger: I prioriteringsoppdraget skriver Samferdselsdepartementet "Virksomheten skal også gi en samlet vurdering av den samlede samfunnsøkonomiske lønnsomheten av tiltaket basert på både prissatte og ikke-prissatte virkninger". Det ikke er faglig grunnlag for å foreta en slik vurdering på en objektiv eller metodisk transparent måte. Derfor må vurderingen av om prosjektet samlet er positiv eller negativ for samfunnet foretas med et element av subjektivitet og implisitt verdisetting. Det foreslås én av fire verdier:

- Positiv for samfunnet
- Negativ for samfunnet
- Nøytral
- Usikker

Delresultater - prissatte virkninger

Summen av disse fire tallene summeres til "netto nåverdi". De fire tallene viser nytte- og kostnadsvirkinger, separat for fire ulike grupper:

Trafikanter og transportbrukere: Viser hvor mye bedre trafikanter og transportbrukere forventes å få det som følge av prosjektet (f.eks. økt framkommelighet, tidsbesparelser, færre ulempekostnader ved ferjetransport, helseeffekter knyttet til sykkel og gange o.l.). Nyttien til trafikanter og transportbrukere er bare en delmengde av den totale beregningen av samfunnsnyttien.

Operatører: Viser hvordan inntekter og kostnader fordeler seg på offentlig konsesjon-erte operatører i transportsektoren; kollektivoperatører, togselskap, bompengeselskap, ferjeselskap og havner. Denne kategorien inneholder poster som ofte går mot hver-andre, slik at totaleffekten for operatører ofte vil bli null. Eksempelvis vil overskudd i bompengeselskaper vil bli overført til 'Det offentlige'.

Det offentlige: Viser netto effekt som prosjektet har på offentlige budsjetter gjennom prosjektets levetid, som investeringskostnader, kostnader til drift og vedlikehold, avgiftsinntekter (for eksempel drivstoffavgifter) og endringer i overføringer til eller fra operatører (for eksempel kollektivselskap).

Samfunnet for øvrig: Viser netto effekt prosjektet har for samfunnet utenfor transport-sektoren, hovedsakelig endringer i ulykkeskostnader, forurensningskostnader og effekti-vitetstap knyttet til skattefinansiering av prosjektkostnadene.

Delresultater - investeringskostnader

Kostnadene knyttet til å realisere prosjektet. Disse kostnader vil være en del av de prissatte virkningene for 'Det offentlige'. Det vil alltid være usikkerhet knyttet til slike anslag på investeringskostnader, så derfor er det informativt å oppgi tre forskjellige nøkkeltall for investerings-kostnaden, som alle tas fram ved bruk av anslagsmetoden (SVV Håndbok R764):

P50: P50-estimatet er styringsramme (referanseestimat) og har 50% sannsynlighet for å unngå overskridelse. Beløpet er basissetimatet med et forventet tillegg. Dette forventede tillegget regnes ofte fram gjennom simulering av ulike kostnadsutfall for prosjektet, hvor P50 representerer det 50. persentilet i beregningen av kostnadsutfall. I beregning-ingen av kostnadsestimater legges gjerne et usikkerhetsspenn på kostnadspostene og man legger inn sannsynligheter for usikre hendelser.

Forventningsverdi: Forventningsverdien er det investeringskostnadsstallet som inngår i samfunnsøkonomiske analysen. Den formelle definisjonen er gjennomsnittet av alle potensielle verdier kostnaden kan ta, vektet med sannsynligheten for å observere akkurat disse verdiene. For P50 er det like høy sannsynlighet med budsjettoverskridelse som underskridelse. Men siden kostnaden ved en overskridelse typisk er høyere enn besparelsen ved en underskridelse, vil forventningsverdien typisk være høyere enn P50-estimatet.

P85: P85-estimatet regnes for å ha 85% sannsynlighet for å unngå overskridelse. Beløpet kan forstås som en øvre kostnadsramme og inkluderer en post for uforutsette kostnader (usikker-hets-avsetning) på toppen av P50. P85 regnes ut gjennom samme simuleringssøvelse som P50, hvor P85 representerer det 85. persentilet i beregningen av kostnadsutfall. P85 fratrukket en kuttliste vil normalt svare til kostnadsrammen (se "kostnadsrammen" under "fakta"). P85 vil normalt være det høyeste kostnadsestimater, men det er også teoretisk mulig at P85 er lavere enn forventningsverdien.

Delresultater - ikke-prissatte virkninger

Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger:

- Virkninger 1-5:
- Virkninger 6-10:

Klimavirkninger

Endring CO2-utslipp hele analyseperioden: Total endring i CO2-utslipp som følge av tiltaket, både direkte og indirekte utslipp over alle år i analyseperioden.

Anleggsfasen

Arealbruksendringer

Drift- og vedlikehold

Endret trafikkmengde

Totalt utslipp

Andel i klimaregnskapet

Endring i CO2e-utslipp, åpningsåret

NNV følsomhet for karbonpris

- Lav karbonprisbane
- Standard
- Høy karbonprisbane

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Netto antall dekar inngrep i verdifullt naturområde

Netto antall dekar inngrep i dyrket mark

Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret

Regional fordeling: prosjekt i distriktsnorge

Grupper som opplever vesentlig forverring

Prosjekt: E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 1 ble åpnet i juni 2000 og er en alternativ veiforbindelse utenom Oslo mellom E6 og E18 i tidligere Akershus og Buskerud. Strekningen er en to-feltsvei med 3 ett-løps tunneler der Oslofjordtunnelen er den lengste med sine 7,3 km. Oslofjordtunnelen er en undersjøisk tunnel med ekstra felt i stigningene. Ved stengning av Oslofjordtunnelen er omkjøring via Oslo eller ferge Moss-Horten. For Frogn- og Vassumtunnelen er det omkjøringsmuligheter på lokalveinettet. ÅDT i Oslofjordtunnelen er 10 400, i Frogn og Vassumtunnelen 14 600.

Tiltaksutløsende behov: Oppfylle krav i tunnelsikkerhetsforskriften om rømningsveier for Oslofjord- og Frogn tunnelen. Dette ivaretar også forutsetningen fra byggetrinn 1 om at utbygging av strekningen skal skje i takt med trafikkutviklingen. Det har vært flere alvorlige hendelser i tunnelen, samtidig som tunnelen svært ofte må stenge av andre grunner.

Om prosjektet: Prosjektet består i å utvide eksisterende E134 mellom Verpen og Vassum fra 2 til 4 felt. Det bygges nytt løp i Oslofjord- og Frogn tunnelen med tverrforbindelser for hver 250 meter slik at det ene løpet kan benyttes som rømningsvei ved hendelser i det andre.

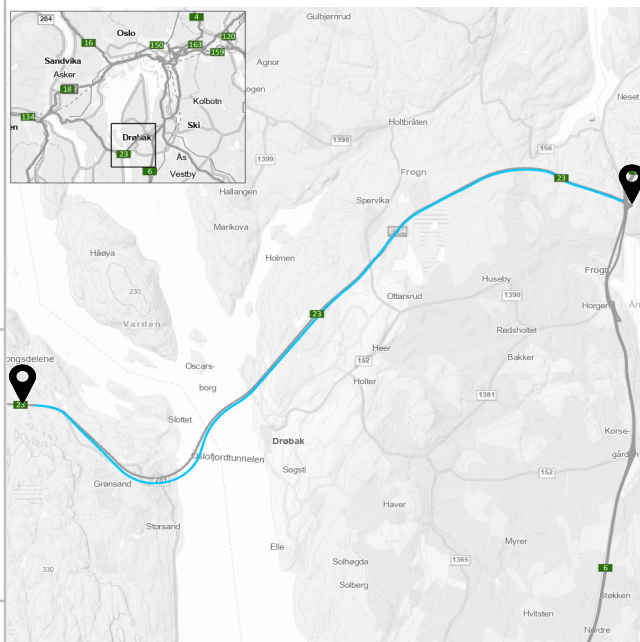
Vil du vite mer:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/prosjekt/oslofjordforbindelsen/>

Fakta

Strekning: E134
Kommuner: Frogn og Asker
Fylker: Viken
Omfang: 14 km vei
Planstatus: Vedtatt reguleringsplan
Finansiering: 68% bompengandelen

NTP: Omtalt i
 NTP 18-29 og
 NTP 22-33



Samfunns mål:

- Redusere samfunnets belastning på grunn av redusert fremkommelighet på E134 som en følge av hendelser i Oslofjordtunnelen

Effekt mål:

- Økt fremkommeligheten på E134
 - Økt sikkerhet for trafikantene på E134

Reisetidsreduksjon:

1,6 min. for lette kjøretøy
 1,4 min. for tunge kjøretøy

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]			Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Klimabane 2	Referansebane	[Alternativ bane B]			
-3979	-3 282		-1,0	-0,6	Noe negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
			(udiskontert, inkl. mva)	[mill. NOK]
Trafikant- og transportbrukernytte	293		P50	6 529
Operatøرنytte	94		Forventningsverdi	6 559
Det offentlige	-3 229		P85	7 461
Samfunnet for øvrig	-439			

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende vei fra 2- til 4 felt. Dette gir generelt mindre virkninger på ikke prissatte konsekvenser enn bygging av vei i ny trase. Konsekvensen for kulturminner er vurdert mest negativt, dette gjelder normale funn i form av bosetningsspor, kokegroper, veganlegg, rydningsrøyslokaltet. Alle kulturminner er pr. i dag utgravd og friggitt.

Landskapsbilde	Noe negativ konsekvens	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Ubetydelig konsekvens	Naturmangfold	Noe negativ konsekvens	Kulturarv	Middels negativ konsekvens	Naturressurser	Ubetydelig konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i	
				Verdifulle naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	23	98	-1,9	1	27
Arealbruksendringer	1	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	-6		-0,63	
Endret trafikkomfang	-11	107	Lav bane	-3 272	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?
Totalt	13	199	Standard	-3 282	
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>13</i>	<i>81</i>	Høy bane	-3 286	Nei

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Prosjekt: E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 1 ble åpnet i juni 2000 og er en alternativ veiforbindelse utenom Oslo mellom E6 og E18 i tidligere Akershus og Buskerud. Strekningen er en to-feltsvei med 3 ett-løps tunneler der Oslofjordtunnelen er den lengste med sine 7,3 km. Oslofjordtunnelen er en undersjøisk tunnel med ekstra felt i stigningene. Ved stengning av Oslofjordtunnelen er omkjøring via Oslo eller ferge Moss-Horten. For Frogn- og Vassumtunnelen er det omkjøringsmuligheter på lokalveinettet. ÅDT i Oslofjordtunnelen er 10 400, i Frogn og Vassumtunnelen 14 600.

Tiltaksutløsende behov: Oppfylle krav i tunnelsikkerhetsforskriften om rømningsveier for Oslofjord- og Frogn tunnelen. Dette ivaretar også forutsetningen fra byggetrinn 1 om at utbygging av strekningen skal skje i takt med trafikkutviklingen. Det har vært flere alvorlige hendelser i tunnelen, samtidig som tunnelen svært ofte må stenge av andre grunner.

Om prosjektet: Prosjektet består i å utvide eksisterende E134 mellom Verpen og Vassum fra 2 til 4 felt. Det bygges nytt løp i Oslofjord- og Frogn tunnelen med tverrforbindelser for hver 250 meter slik at det ene løpet kan benyttes som rømningsvei ved hendelser i det andre.

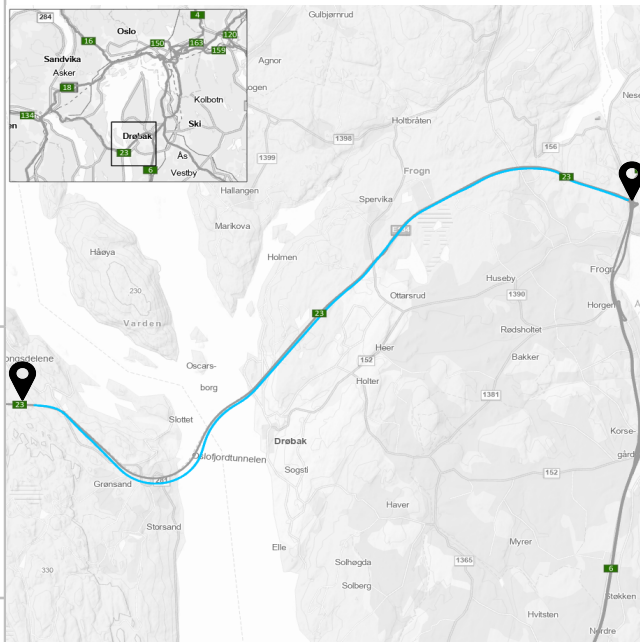
Vil du vite mer:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/prosjekt/oslofjordforbindelsen/>

Fakta

Strekning: E134
Kommuner: Frogn og Asker
Fylker: Viken
Omfang: 14 km vei
Planstatus: Vedtatt reguleringsplan
Finansiering: 68% bompengandelen

NTP: Omtalt i
 NTP 18-29 og
 NTP 22-33



Samfunns mål:

- Redusere samfunnets belastning på grunn av redusert fremkommelighet på E134 som en følge av hendelser i Oslofjordtunnelen

Effekt mål:

- Økt fremkommeligheten på E134
 - Økt sikkerhet for trafikantene på E134

Reisetidsreduksjon:

1,6 min. for lette kjøretøy
 1,4 min. for tunge kjøretøy

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]		Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
[Alternativ bane A]	Referansebane			
	-3 282	-1,0	-0,6	Noe negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
			(udiskontert, inkl. mva)	[mill. NOK]
Trafikant- og transportbrukernytte	293		P50	6 529
Operatøرنytte	94		Forventningsverdi	6 559
Det offentlige	-3 229		P85	7 461
Samfunnet for øvrig	-439			

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende vei fra 2- til 4 felt. Dette gir generelt mindre virkninger på ikke prissatte konsekvenser enn bygging av vei i ny trase. Konsekvensen for kulturminner er vurdert mest negativt, dette gjelder normale funn i form av bosetningsspor, kokegroper, veganlegg, rydningsrøyslokaltet. Alle kulturminner er pr. i dag utgravd og friggitt.

Landskapsbilde	Noe negativ konsekvens	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Ubetydelig konsekvens	Naturmangfold	Noe negativ konsekvens	Kulturarv	Middels negativ konsekvens	Naturressurser	Ubetydelig konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i	
				Verdifulle naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	23	98	-1,9	1	27
Arealbruksendringer	1	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	-6		-0,63	
Endret trafikkomfang	-11	107	Lav bane	-3 272	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?
Totalt	13	199	Standard	-3 282	
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>13</i>	<i>81</i>	Høy bane	-3 286	Nei

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Prosjekt: E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2

Veiløp

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 1 ble åpnet i juni 2000 og er en alternativ veiforbindelse utenom Oslo mellom E6 og E18 i tidligere Akershus og Buskerud. Strekingen er en to-feltsvei med 3 ett-løps tunneler der Oslofjordtunnelen er den lengste med sine 7,3 km. Oslofjordtunnelen er en undersjøisk tunnel med ekstra felt i stigningene. Ved stengning av Oslofjordtunnelen er omkjøring via Oslo eller ferge Moss-Horten. For Frogn- og Vassumtunnelen er det omkjøringsmuligheter på lokalveinettet. ÅDT i Oslofjordtunnelen er 10 400, i Frogn og Vassumtunnelen 14 600.

Tiltaksutløsende behov: Oppfylle krav i tunnelsikkerhetsforskriften om rømningsveier for Oslofjord- og Frogn tunnelen. Dette ivaretar også forutsetningen fra byggetrinn 1 om at utbygging av strekingen skal skje i takt med trafikkutviklingen. Det har vært flere alvorlige hendelser i tunnelen, samtidig som tunnelen svært ofte må stenge av andre grunner.

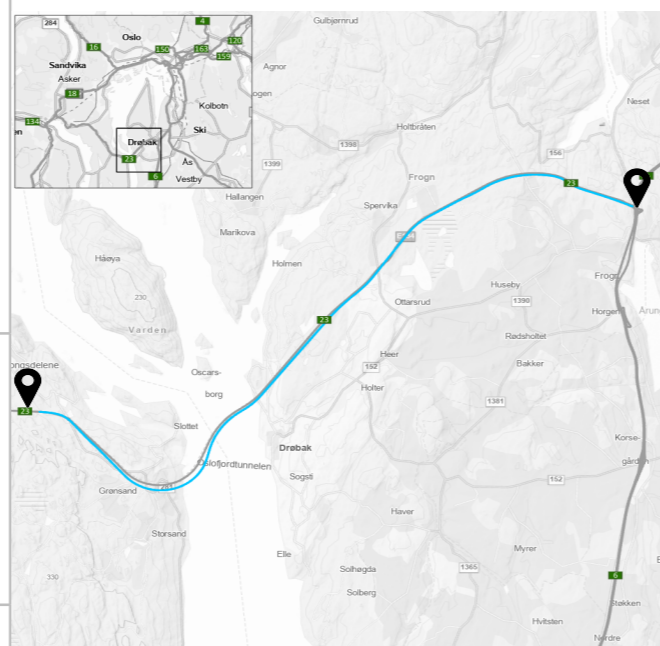
Om prosjektet: Prosjektet består i å utvide eksisterende E134 mellom Verpen og Vassum fra 2 til 4 felt. Det bygges nytt løp i Oslofjord- og Frogn tunnelen med tverrforbindelser for hver 250 meter slik at det ene løpet kan benyttes som rømningsvei ved hendelser i det andre.

Vil du vite mer:
<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/prosjekt/oslofjordforbindelsen/>

Fakta

Streking: E134
Kommuner: Frogn og Asker
Fylker: Viken
Omfang: 14 km vei
Planstatus: Vedtatt reguleringsplan
Finansiering: 68% bompengandelen

NTP: Omtalt i
 NTP 18-29 og
 NTP 22-33



Samfunns mål:

- Redusere samfunnets belastning på grunn av redusert fremkommelighet på E134 som en følge av hendelser i Oslofjordtunnelen

Effektmål:

- Økt fremkommeligheten på E134
 - Økt sikkerhet for trafikantene på E134

Reisetidsreduksjon:
 1,6 min. for lette kjøretøy
 1,4 min. for tunge kjøretøy

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK] [Alternativ bane A] Referansebane [Alternativ bane B]	Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
-3 282	-1,0	-0,6	Noe negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]	Investeringskostnader (udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]
Trafikant- og transportbrukernytte	293	P50 6 529
Operatøرنytte	94	Forventningsverdi 6 559
Det offentlige	-3 229	P85 7 461
Samfunnet for øvrig	-439	

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende vei fra 2- til 4 felt. Dette gir generelt mindre virkninger på ikke prissatte konsekvenser enn bygging av vei i ny trase. Konsekvensen for kulturminner er vurdert mest negativt, dette gjelder normale funn i form av bosetningsspor, kokegrop, veganlegg, rydningsrøyslokalitet. Alle kulturminner er pr. i dag utgravd og frigitt.

Landskapsbilde	Noe negativ konsekvens	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Ubetydelig konsekvens	Naturmangfold	Noe negativ konsekvens	Kultur-arv	Middels negativ konsekvens	Naturressurser	Ubetydelig konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte	Endring CO ₂ e-utslipp, Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i Verdifullt naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	23 98	-1,9	1	27
Arealbruksendringer	1 0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0 -6		-0,63	
Endret trafikkomfang	-11 107	Lav bane -3 355	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?	
Totalt	13 199	Standard -3 282	Prosjekt i distriktsnorge	
I det norske klimaregnskapet	13 81	Høy bane -3 364	Nei	

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Fyll inn riktig PDB-nummer i den gule cella. Resten av boksen (grå celler) er formler med hjelpevariabler

PDB-nummer:	103-05	Navn fra PDB:	E134 Oslofjordforbindelsen BOM
Reisetidsreduksjon, lette:	1,6	Distriktskommune	?
Reisetidsreduksjon, tunge:	1,4	Distr.andel tr.kost.	0

Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	100 %
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato		RTM 4,4		[må evt skrives manuelt]	
Prisår	2023	Beregningsverktøy - beregningsdato		EFFEKT 6.86		03-05-2023	

Fylle inn super-siden:

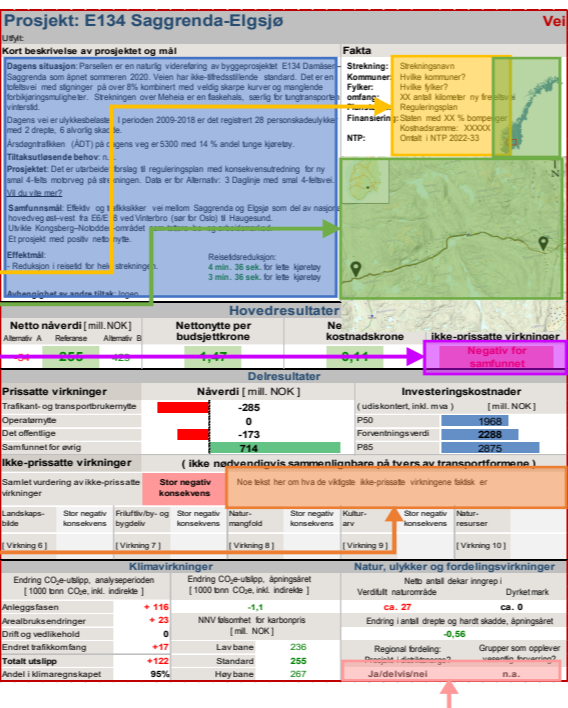
1) I *endelig versjon* vil det meste fylles ut automatisk fra NTP-arket med PDB-nummer, men ikke alt. Se under for hva som må fylles ut manuelt.

2) Fyll inn den øverste delen av supersiden manuelt. Dette gjelder:

- Kort beskrivelse av prosjektet og mål
- Fakta-opplysninger
- Kart fra TOS/Geodata (detaljert kart og plassering på norgeskart)

3) Fyll inn virkningene som ikke oppdateres automatisk manuelt. Dette gjelder:

- Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
- Beskrivende tekst om samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger
- "Regionale fordelingsvirkninger" + "Grupper som opplever vesentlig forverring"



Tekst er i hovedsak plassert i "tekstbokser" (ikke rett inn i celler). Dette gjør det lettere å justere størrelsen og plasseringen på boksene for å få teksten til å passe uten å måtte endre radhøyden eller kolonnebredden. Det gir også flere formatteringsmuligheter - for eksempel bruk av fonten "Arial narrow", som passer bra sammen med "Arial", men er smalere (det blir plass til mer tekst på samme linje).

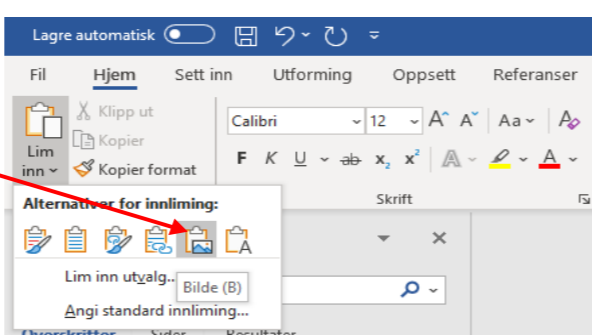
Hvordan sette super-siden inn i et word-dokument

- 1) Marker cellene for supersiden (B2-AO30), og trykk på kopier (ctrl + c)
- 2) Gå inn i et word-dokument, velg alternativer for innliming og lim inn som "Bilde"

Dette sørger for at det visuelle blir identisk med hvordan supersiden ser ut i Excel - gitt at man bruker **normalvisning** og **zoom-nivå på 100%** i Excel-arket.

Alternativt kan ulike utklippverktøy brukes, for eksempel "snipping tool". Det anbefales imidlertid å lime inn som bilde, for å sikre enhetlig presentasjon.

Merk at en ulempe ved å lime inn som bilde, er at URL-koblinger ikke vil fungere. Det er imidlertid ingen god måte å løse dette på så lenge man bruker programmene Excel og Word. Et alternativ kan være å sette inn URLen som hyperkobling direkte i word-fila.



Beskrivelse av supersidens elementer - veiledning for utfylling

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Statens prosjektmodell (Rundskriv R-108/19) krever at man for alle store statlige investerings-prosjekter gjennomfører en konseptvalgutredning (KVU). For å oppnå størst mulig ensartethet på tvers av prosjekter følger supersidens beskrivelse logikken i KVU. Denne må innledes med tre kapitler: 1. Problembeskrivelse 2. Behovsanalyse 3. Strategiske mål. I supersideformatet er dette strukturert i fem emner, som beskrives kort:

Dagens situasjon: Den nåværende situasjonen beskrives med fokus på dagens utfordringer og forventet utvikling. For veistrekingsprosjekter kan trafikkomfang for eksempel beskrives ved årsgjennsnittet oppdelt på person- og godskjøretøy, eller antall passasjerer og godsmengder per døgn for baneprosjekter.

Tiltakstilslående behov: Hvilke trafikale, miljømessige eller andre problemer og utfordringer som har ledet fram til det valgte løsningskonsept. Det skal logisk følge fra en behovsanalyse tidlig i utredningsfasen. Begrepet «prosjekttilslående behov» er intro-du-ert gjennom det praktiske arbeidet i tiden siden innføring av KS1. Med det prosjekt-utslående eller omfattende tiltakstilslående behov menes *det samfunnsbehovet som utløser planlegging av tiltak til et bestemt tidspunkt*. KVUens behovsanalyse skal også redegjøre for styrken av det prosjekttilslående behovet.

Prosjektet: Prosjektet er den konkrete fysiske utformingen, dimensjonering og plassering av løsningskonseptet. Eventuelle nye bompengetakster eller billettpriserendringer i forhold til dagens situasjon kan også være relevant informasjon. Til slutt en lenke-henvisning til nettside med mer informasjon.


Samfunns mål: Statens prosjektmodell operer med to nivåer av strategiske mål: Samfunns mål og effektmål. Samfunns målet skal gi den overordnede begrunnelsen for prosjektet. Supersiden skal for samfunns mål beskrive prosjektets forventede virkninger for samfunnet.

Effektmål: Effektmålene skal beskrive hvilke prosjektspesifikke virkninger som søkes oppnådd for brukerne. På supersiden begrenses effektmålbeskrivelsen til de viktigste virkningene, som ofte vil være mobilitetsforbedringer. Da samsvarer det med det over-ordnede NTP-målet "Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet" og i mange tilfeller med indikatorene "endring i reisetid" og/eller "oppetid på riksveinettet og driftsstabilitet for person- og godstog". Presentasjonen av prosjektets viktigste effek-ter (maks. 3) må være så relaterbare som mulig ved å gi den kvantifiserte effekten for den enkelte trafikanten, snarere enn en aggregert effekt per år eller for hele analyse-perioden, da den siste type tall er vesentlig vanskeligere å forholde seg til. Eksempler på bruker-orienterte effektmål:

- «En reisende får redusert sin reisetid med 20 minutter på denne strekningen»
 - «En reisende får økt bevegelsesfrihet og lavere forventet ventetid på stasjon ved at frekvensen per time doubles»
 - «Tiltaket vil motvirke kødannelse i rushtiden og forventes å spare en bilist for 10 minutter per reise i rushtiden, gitt begrenset trafikkvekst».
- I andre tilfeller kan de viktigste effektene være redusert ulykkesrisiko eller hensyn natur og miljø. Da må det være disse effektene som beskrives i dette feltet

Avhengighet av andre tiltak: I tilfeller hvor gjennomføringen av (og/eller vesentlige nyttevirkinger av) prosjektet / effektpakken er avhengig av gjennomføringen av andre tiltak, må dette fremgå. Supersiden skal ikke gi et falskt bilde av at et prosjekt/en effekt-pakke står på egne ben hvis dette ikke er tilfellet.

Fakta

Disse opplysninger kan gis for alle prosjekttypene, men enhetene for strekning og omfang kan være forskjellig. Prosjektets størrelse og også visualiseres på et kart for hurtig identifikasjon av prosjektets og dermed nyttevirknings lokaliserings. Kartutsnittet bør markeres med rød firkant () på et kart over hele Norge for overblikk for de som ikke er kjent med lokalområdet.

Strekning/Område: Her skal det opplyses entydig hvilke(n) vei(er), hvilke(n) togstrekning(er) eller hvilke(t) havneområde(r) som prosjektet/pakken angår

Kommuner: Her skal det opplyses om hvilke(n) kommune(r) prosjektet/pakken angår

Fylker: Her skal det opplyses om hvilke(n) fylke(r) prosjektet/pakken angår

Omfang: Her skal det opplyses om størrelsesordenen på prosjektet, f.eks. antall kilo-meter med veg eller togspor, eller andre nøkkelindikatorer på prosjektets størrelse.

Planstatus: Her skal det opplyses om hvilken fase i planleggingen prosjektet er i (alter-na-tivt hvilke forskjellige planfaser de ulike prosjektene i effektpakken er i), f.eks. utredningsfase, forprosjekt, kommune(del)plan, reguleringsplan.

Finansiering: Hvem finansierer prosjektet. Staten vil typisk være involvert. Bompenger kan også være en del av prosjektet. Da bør det angis hvilken andel av investerings-kostnadene, som er forutsatt finansiert av bompenger.

Kostnadsrammen: Kostnadsnivået som utgjør den øverste grensen på fullmakten gitt av Stortinget. Det utgjør det øvre finansielle tak for prosjektet, og vil normalt dimensjoneres til P85 fratrukket prosjektets kuttliste. Til sammenlikning er styringsrammen er det kostnadsnivå utøvende etat forventes å levere prosjektet for. Den settes normalt til P50. Dersom det foreligger spesielle forhold som taler for å fravike hovedregelen for kostnads- og styringsramme, må dette begrunnes. (Finansdepartementet, 2019, Avsnitt 8.2).

NTP: Her skal det opplyses om hvilken status prosjektet/effektpakken har i gjeldende NTP, f.eks. om det er omtalt, fullfinansiert etc.

Hovedresultater

Netto nåverdi: Beregnet som nåverdien av alle nyttevirkinger (f.eks. tidsbesparelser) minus nåverdien av alle kostnadsvirkinger (f.eks. kostnader til investeringer, drift og vedlikehold) gjennom prosjektets levetid. Dette tallet viser hvorvidt summen av alle prissatte virkninger peker mot at prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt eller ikke. Det gir en indikasjon på om fordelene i sum veier opp for ulempene og dermed bidrar til økt velferd i samfunnet. Tre nivåer for netto nåverdi fylles ut:

- Referanse: Netto nåverdi fra nytte-kostnadsberegningen i referansebanen
- Alternativ A: Netto nåverdi fra en nytte-kostnadsberegning i en alternativ referansebane (ikke bestemt hvilken enda)
- Alternativ B: Netto nåverdi fra en nytte-kostnadsberegning i en alternativ referansebane (ikke bestemt hvilken enda)

Netto nytte per budsjettkrone: Netto nåverdi av prosjektet delt på nåverdien av endring i offentlig budsjettbehov. Offentlig budsjettbehov inkluderer investerings- og drifts- og vedlikeholdskostnader, samt endring i bom-inntekter, skatte- og avgiftsinntekter og overføringer til og fra kollektiv- og fergeselskaper, osv. Gir en indikasjon på lønnsomheten per krone som følge av bruken av de offentlige budsjett-mid-lene, og er sammenliknbar på tvers av små og store prosjekter.

Netto nytte per kostnadskrone: Netto nåverdi av prosjektet delt på nåverdien av kostnader knyttet til investeringer, drift og vedlikehold. NNK gir en indikasjon på prosjektets lønnsomhet relativt til prosjektets størrelse, uten motregning av eventuelle inntekter fra bompenger, overføringer eller endringer i skatte- og avgiftsinntekter.

Samlet vurdering inklusiv ikke-prissatte virkninger: I prioriteringsoppdraget skriver Samferdselsdepartementet "Virksomheten skal også gi en samlet vurdering av den samlede samfunnsøkonomiske lønnsomheten av tiltaket basert på både prissatte og ikke-prissatte virkninger". Det ikke er faglig grunnlag for å foreta en slik vurdering på en objektiv eller metodisk transparent måte. Derfor må vurderingen av om prosjektet samlet er positiv eller negativ for samfunnet foretas med et element av subjektivitet og implisitt verdisetting. Det foreslås én av fire verdier:

- Positiv for samfunnet
- Negativ for samfunnet
- Nøytral
- Usikker

Delresultater - prissatte virkninger

Summen av disse fire tallene summeres til "netto nåverdi". De fire tallene viser nytte- og kostnadsvirkinger, separat for fire ulike grupper:

Trafikanter og transportbrukere: Viser hvor mye bedre trafikanter og transportbrukere forventes å få det som følge av prosjektet (f.eks. økt framkommelighet, tidsbesparelser, færre ulempekostnader ved ferjetransport, helseeffekter knyttet til sykkel og gange o.l.). Nyttien til trafikanter og transportbrukere er bare en delmengde av den totale beregningen av samfunnsnyttien.

Operatører: Viser hvordan inntekter og kostnader fordeler seg på offentlig konsesjon-erte operatører i transportsektoren; kollektivoperatører, togselskap, bompengeselskap, ferjeselskap og havner. Denne kategorien inneholder poster som ofte går mot hver-andre, slik at totaleffekten for operatører ofte vil bli null. Eksempelvis vil overskudd i bompengeselskaper vil bli overført til 'Det offentlige'.

Det offentlige: Viser netto effekt som prosjektet har på offentlige budsjetter gjennom prosjektets levetid, som investeringskostnader, kostnader til drift og vedlikehold, avgiftsinntekter (for eksempel drivstoffavgifter) og endringer i overføringer til eller fra operatører (for eksempel kollektivselskap).

Samfunnet for øvrig: Viser netto effekt prosjektet har for samfunnet utenfor transport-sektoren, hovedsakelig endringer i ulykkeskostnader, forurensningskostnader og effekti-vitetstap knyttet til skattefinansiering av prosjektkostnadene.

Delresultater - investeringskostnader

Kostnadene knyttet til å realisere prosjektet. Disse kostnader vil være en del av de prissatte virkningene for 'Det offentlige'. Det vil alltid være usikkerhet knyttet til slike anslag på investeringskostnader, så derfor er det informativt å oppgi tre forskjellige nøkkel tall for investerings-kostnaden, som alle tas fram ved bruk av anslagsmetoden (SVV Håndbok R764):

P50: P50-estimatet er styringsramme (referanseestimat) og har 50% sannsynlighet for å unngå overskridelse. Beløpet er basissetimatet med et forventet tillegg. Dette forventede tillegget regnes ofte fram gjennom simulering av ulike kostnadsutfall for prosjektet, hvor P50 representerer det 50. persentilet i beregningen av kostnadsutfall. I beregning-ingen av kostnadsestimater legges gjerne et usikkerhetsspenn på kostnadspostene og man legger inn sannsynligheter for usikre hendelser.

Forventningsverdi: Forventningsverdien er det investeringskostnadsstallet som inngår i samfunnsøkonomiske analysen. Den formelle definisjonen er gjennomsnittet av alle potensielle verdier kostnaden kan ta, vektet med sannsynligheten for å observere akkurat disse verdiene. For P50 er det like høy sannsynlighet med budsjettoverskridelse som underskridelse. Men siden kostnaden ved en overskridelse typisk er høyere enn besparelsen ved en underskridelse, vil forventningsverdien typisk være høyere enn P50-estimatet.

P85: P85-estimatet regnes for å ha 85% sannsynlighet for å unngå overskridelse. Beløpet kan forstås som en øvre kostnadsramme og inkluderer en post for uforutsette kostnader (usikker-hets-avsetning) på toppen av P50. P85 regnes ut gjennom samme simuleringssøvelse som P50, hvor P85 representerer det 85. persentilet i beregningen av kostnadsutfall. P85 fratrukket en kuttliste vil normalt svare til kostnadsrammen (se "kostnadsrammen" under "fakta"). P85 vil normalt være det høyeste kostnadsestimater, men det er også teoretisk mulig at P85 er lavere enn forventningsverdien.

Delresultater - ikke-prissatte virkninger

Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger:

- Virkninger 1-5:
- Virkninger 6-10:

Klimavirkninger

Endring CO2-utslipp hele analyseperioden: Total endring i CO2-utslipp som følge av tiltaket, både direkte og indirekte utslipp over alle år i analyseperioden.

Anleggsfasen

Arealbruksendringer

Drift- og vedlikehold

Endret trafikkomfang

Totalt utslipp

Andel i klimaregnskapet

Endring i CO2e-utslipp, åpningsåret

NNV følsomhet for karbonpris

- Lav karbonprisbane
- Standard
- Høy karbonprisbane

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Netto antall dekar inngrep i verdifullt naturområde

Netto antall dekar inngrep i dyrket mark

Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret

Regional fordeling: prosjekt i distriktsnorge

Grupper som opplever vesentlig forverring

Prosjekt: E134 Røldal - Seljestad

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Dagens vei er ofte stengt vinterstid, da sterk stigning og skarpe svinger fører til at store kjøretøy setter seg fast og hindrer annen trafikk. Dagens tunneler oppfyller ikke tunnelsikkerhetsforskriften. ÅDT i dag er omtrent 2300 med 16 % tunge kjøretøy.

Tiltaksutløsende behov: Sterk stingning, krappe svinger og tunneler med lav standard gir redusert fremkommelighet, spesielt vinterstid.

Prosjektet: Det skal i hovedsak bygges en ny tunnel på omtrent 12,7 km, i tillegg til tilkøpling til dagens vei i overkant 1 km på hver side. Ny vei vil gi 6,4 km innkorting sammenlignet med dagens vei. I tillegg gir ny vei jevnere stigning.

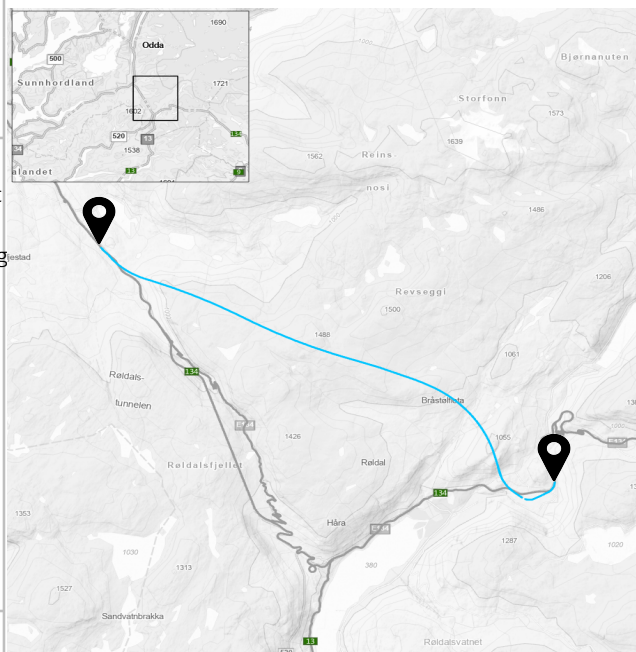
Vil du vite mer:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e134vagslisljestad/roldal---seljestad/>

Fakta

Strekning: E134
Kommuner: Ullensvang
Fylker: Vestland
Omfang: 15,3 km
Planstatus: Vedtatt reguleringsplan
Finansiering: 17% bompenger

NTP: Omtalt i NTP 22-33



Samfunns mål:

- Å gi samfunnet en god trafikkåre mellom øst- og vestlandet med trygg fremkommelighet gjennom hele året
- Å redusere tids- og transportkostnader mellom viktige næringsrike deler av vestlandet og sentrale deler av sør- og østlandet

Effekt mål:

- Reduksjon i kjøretid og kjørekostnader grunnet slakere stigninger, bredere vei, bedre kurvatur og sikt og innkorting av vei
- Ingen stenging grunnet fastkjørte kjøretøy om vinteren og dermed økt trafiksikkerhet
- Reduksjon i utslepp av klimagasser
- Reduksjon i støypåvirkning
- Reduksjon i fare for skred

Reisetidsreduksjon:

10,3min. for lette kjøretøy
12,5min. for tunge kjøretøy

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]		Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Klimabane 2	Referansebane [Alternativ bane B]			
-1895	-1 287	-0,4	-0,3	Noe negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
			(udiskontert, inkl. mva)	[mill. NOK]
Trafikant- og transportbrukernytte	2 602		P50	3 777
Operatørnytte	0		Forventningsverdi	3 823
Det offentlige	-3 332		P85	4 552
Samfunnet for øvrig	-557			

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering	Kulturarv - kullgroper knyttet til jernproduksjon.								
Landskapsbilde	Noe negativ konsekvens	Friluftsliv/by- og bygdelig	Positiv konsekvens	Naturmangfold	Noe negativ konsekvens	Kulturarv	Noe negativ konsekvens	Naturressurser	Noe negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i	
				Verdifullt naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	22	64	-3,5	0	16
Arealbruksendringer	12	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	37		-0,07	
Endret trafikkomfang	-124	-125	Lav bane	-1 313	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?
Totalt	-89	-23	Standard	-1 287	
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>-89</i>	<i>49</i>	Høy bane	-1 010	Ja

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Prosjekt: E134 Røldal - Seljestad

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Dagens vei er ofte stengt vinterstid, da sterk stigning og skarpe svinger fører til at store kjøretøy setter seg fast og hindrer annen trafikk. Dagens tunneler oppfyller ikke tunnelsekkerhetsforskriften. ÅDT i dag er omtrent 2300 med 16 % tunge kjøretøy.

Tiltaksutløsende behov: Sterk stingning, krappe svinger og tunneler med lav standard gir redusert fremkommelighet, spesielt vinterstid.

Prosjektet: Det skal i hovedsak bygges en ny tunnel på omtrent 12,7 km, i tillegg til tilkøpling til dagens vei i overkant 1 km på hver side. Ny vei vil gi 6,4 km innkorting sammenlignet med dagens vei. I tillegg gir ny vei jevnere stigning.

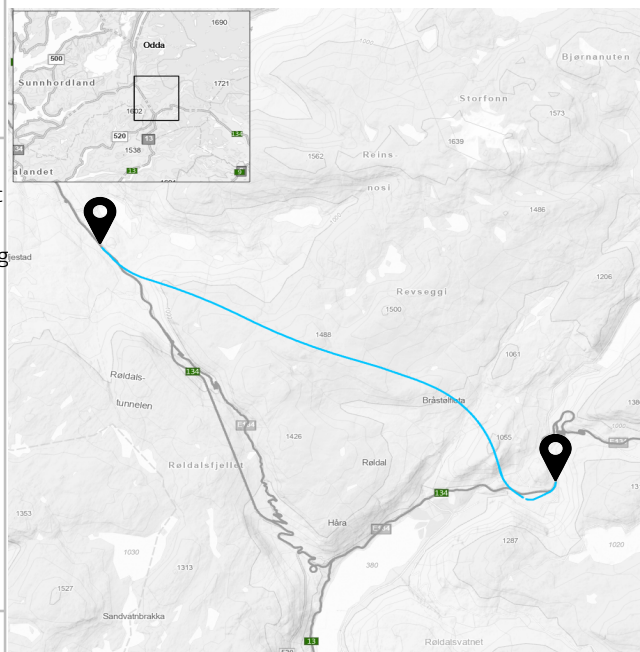
Vil du vite mer:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e134vagsliseseljestad/roldal---seljestad/>

Fakta

Strekning: E134
Kommuner: Ullensvang
Fylker: Vestland
Omfang: 15,3 km
Planstatus: Vedtatt reguleringsplan
Finansiering: 17% bompenger

NTP: Omtalt i NTP 22-33



Samfunns mål:

- Å gi samfunnet en god trafikkåre mellom øst- og vestlandet med trygg fremkommelighet gjennom hele året
- Å redusere tids- og transportkostnader mellom viktige næringsrike deler av vestlandet og sentrale deler av sør- og østlandet

Effektmål:

- Reduksjon i kjøretid og kjørekostnader grunnet slakere stigninger, bredere vei, bedre kurvatur og sikt og innkorting av vei
- Ingen stenging grunnet fastkjørte kjøretøy om vinteren og dermed økt trafiksikkerhet
- Reduksjon i utslepp av klimagasser
- Reduksjon i støypåvirkning
- Reduksjon i fare for skred

Reisetidsreduksjon:

10,3min. for lette kjøretøy
 12,5min. for tunge kjøretøy

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]		Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
[Alternativ bane A]	Referansebane	[Alternativ bane B]		
-1 287		-0,4	-0,3	Noe negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
			(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]	
Trafikant- og transportbrukernytte	2 602		P50	3 777
Operatøرنytte	0		Forventningsverdi	3 823
Det offentlige	-3 332		P85	4 552
Samfunnet for øvrig	-557			

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering	Kulturarv - kullgroper knyttet til jernproduksjon.								
Landskapsbilde	Noe negativ konsekvens	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Positiv konsekvens	Naturmangfold	Noe negativ konsekvens	Kulturarv	Noe negativ konsekvens	Naturressurser	Noe negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i	
				Verdifulle naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	22	64	-3,5	0	16
Arealbruksendringer	12	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	37		-0,07	
Endret trafikkomfang	-124	-125	Lav bane	-1 313	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?
Totalt	-89	-23	Standard	-1 287	
I det norske klimaregnskapet	-89	49	Høy bane	-1 010	Ja

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Prosjekt: E134 Røldal - Seljestad

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Dagens vei er ofte stengt vinterstid, da sterk stigning og skarpe svinger fører til at store kjøretøy setter seg fast og hindrer annen trafikk. Dagens tunneler oppfyller ikke tunnelsikkerhetsforskriften. ÅDT i dag er omtrent 2300 med 16 % tunge kjøretøy.

Tiltaksutløsende behov: Sterk stigning, krappe svinger og tunneler med lav standard gir redusert fremkommelighet, spesielt vinterstid.

Prosjektet: Det skal i hovedsak bygges en ny tunnel på omtrent 12,7 km, i tillegg til tilkøpling til dagens vei i overkant 1 km på hver side. Ny vei vil gi 6,4 km innkorting sammenlignet med dagens vei. I tillegg gir ny vei jevnere stigning.

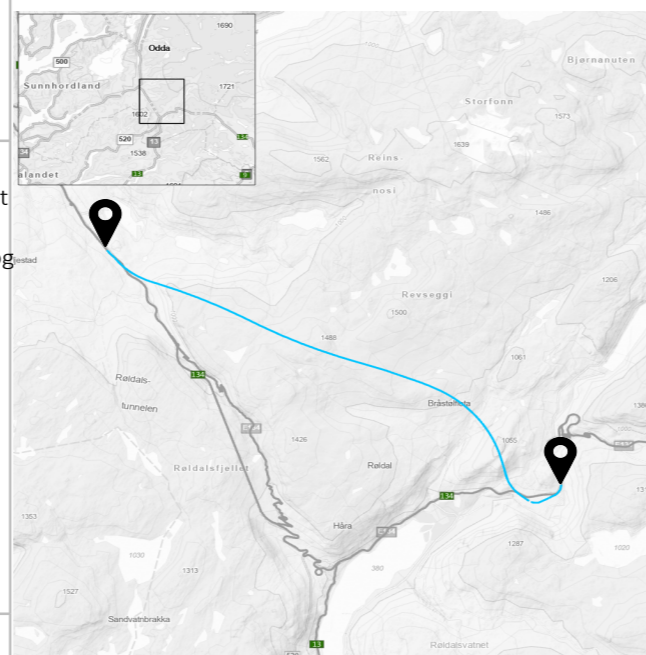
Vil du vite mer:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e134vagsliseseljestad/roldal---seljestad/>

Fakta

Strekning: E134
Kommuner: Ullensvang
Fylker: Vestland
Omfang: 15,3 km
Planstatus: Vedtatt reguleringsplan
Finansiering: 17% bompenger

NTP: Omtalt i NTP 22-33



Samfunns mål:

- Å gi samfunnet en god trafikkåre mellom øst- og vestlandet med trygg fremkommelighet gjennom hele året
- Å redusere tids- og transportkostnader mellom viktige næringsrike deler av vestlandet og sentrale deler av sør- og østlandet

Effekt mål:

- Reduksjon i kjøretid og kjørekostnader grunnet slakere stigninger, bredere vei, bedre kurvatur og sikt og innkorting av vei
- Ingen stenging grunnet fastkjørte kjøretøy om vinteren og dermed økt trafiksikkerhet
- Reduksjon i utslipp av klimagasser
- Reduksjon i støypåvirkning
- Reduksjon i fare for skred

Reisetidsreduksjon:

10,3min. for lette kjøretøy
 12,5min. for tunge kjøretøy

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK] [Alternativ bane A]	Referansebane	Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
-1 287		-0,4	-0,3	Noe negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]	Investeringskostnader (udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]
Trafikant- og transportbrukernytte	2 602	P50 3 777
Operatørnytte	0	Forventningsverdi 3 823
Det offentlige	-3 332	P85 4 552
Samfunnet for øvrig	-557	

Ikke-prissatte virkninger (Ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering	Kulturarv - kullgroper knyttet til jernproduksjon.									
Landskapsbilde	Noe negativ konsekvens	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Positiv konsekvens	Naturmangfold	Noe negativ konsekvens	Kultur-arv	Noe negativ konsekvens	Naturressurser	Noe negativ konsekvens	
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]		

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte	Indirekte	Endring CO ₂ e-utslipp, Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i Verdifullt naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	22	64	-3,5	0	16
Arealbruksendringer	12	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	37		-0,07	
Endret trafikkomfang	-124	-125	Lav bane	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?	
Totalt	-89	-23	Standard	Prosjekt i distriktsnorge	
I det norske klimaregnskapet	-89	49	Høy bane	Ja	

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Fyll inn riktig PDB-nummer i den gule cella. Resten av boksen (grå celler) er formler med hjelpevariabler

PDB-nummer:	193-ve	Navn fra PDB:	E134 Røldal-Seljestad
Reisetidsreduksjon, lette:	10,3	Distriktskommune	?
Reisetidsreduksjon, tunge:	12,5	Distr.andel tr.kost.	100

Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengelin.-andel:	0 %
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato		RTM 4,4		[må evt skrives manuelt]	
Prisår	2023	Beregningsverktøy - beregningsdato		EFFEKT 6.86		15-02-2023	

Fylle inn super-siden:

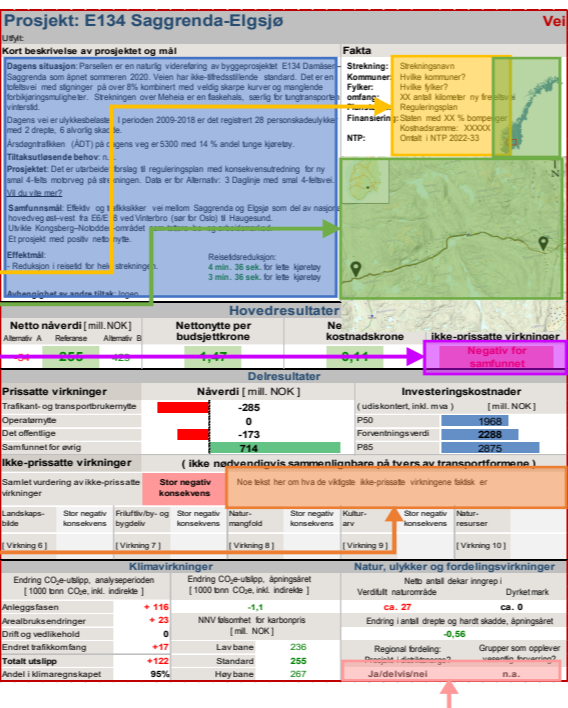
1) I *endelig versjon* vil det meste fylles ut automatisk fra NTP-arket med PDB-nummer, men ikke alt. Se under for hva som må fylles ut manuelt.

2) Fyll inn den øverste delen av supersiden manuelt. Dette gjelder:

- Kort beskrivelse av prosjektet og mål
- Fakta-opplysninger
- Kart fra TOS/Geodata (detaljert kart og plassering på norgeskart)

3) Fyll inn virkningene som ikke oppdateres automatisk manuelt. Dette gjelder:

- Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
- Beskrivende tekst om samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger
- "Regionale fordelingsvirkninger" + "Grupper som opplever vesentlig forverring"



Tekst er i hovedsak plassert i "tekstbokser" (ikke rett inn i celler). Dette gjør det lettere å justere størrelsen og plasseringen på boksene for å få teksten til å passe uten å måtte endre radhøyden eller kolonnebredden. Det gir også flere formatteringsmuligheter - for eksempel bruk av fonten "Arial narrow", som passer bra sammen med "Arial", men er smalere (det blir plass til mer tekst på samme linje).

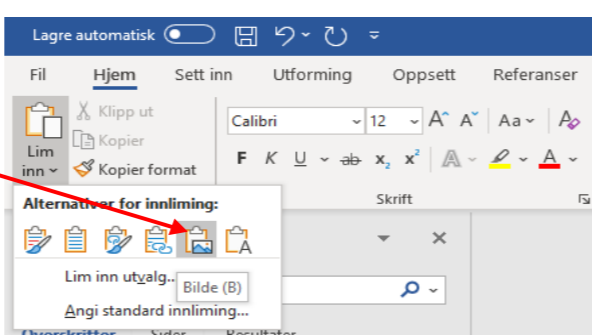
Hvordan sette super-siden inn i et word-dokument

- 1) Marker cellene for supersiden (B2-AO30), og trykk på kopier (ctrl + c)
- 2) Gå inn i et word-dokument, velg alternativer for innliming og lim inn som "Bilde"

Dette sørger for at det visuelle blir identisk med hvordan supersiden ser ut i Excel - gitt at man bruker **normalvisning** og **zoom-nivå på 100%** i Excel-arket.

Alternativt kan ulike utklippverktøy brukes, for eksempel "snipping tool". Det anbefales imidlertid å lime inn som bilde, for å sikre enhetlig presentasjon.

Merk at en ulempe ved å lime inn som bilde, er at URL-koblinger ikke vil fungere. Det er imidlertid ingen god måte å løse dette på så lenge man bruker programmene Excel og Word. Et alternativ kan være å sette inn URLen som hyperkobling direkte i word-fila.



Beskrivelse av supersidens elementer - veiledning for utfylling

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Statens prosjektmodell (Rundskriv R-108/19) krever at man for alle store statlige investerings-prosjekter gjennomfører en konseptvalgutredning (KVU). For å oppnå størst mulig ensartethet på tvers av prosjekter følger supersidens beskrivelse logikken i KVU. Denne må innledes med tre kapitler: 1. Problembeskrivelse 2. Behovsanalyse 3. Strategiske mål. I supersideformatet er dette strukturert i fem emner, som beskrives kort:

Dagens situasjon: Den nåværende situasjonen beskrives med fokus på dagens utfordringer og forventet utvikling. For veistrekingsprosjekter kan trafikkomfang for eksempel beskrives ved årsgjennsnittet oppdelt på person- og godskjøretøy, eller antall passasjerer og godsmengder per døgn for baneprosjekter.

Tiltakstilslående behov: Hvilke trafikale, miljømessige eller andre problemer og utfordringer som har ledet fram til det valgte løsningskonsept. Det skal logisk følge fra en behovsanalyse tidlig i utredningsfasen. Begrepet «prosjekttilslående behov» er intro-du-ert gjennom det praktiske arbeidet i tiden siden innføring av KS1. Med det prosjekt-utslående eller omfattende tiltakstilslående behov menes *det samfunnsbehovet som utløser planlegging av tiltak til et bestemt tidspunkt*. KVUens behovsanalyse skal også redegjøre for styrken av det prosjekttilslående behovet.


Prosjektet: Prosjektet er den konkrete fysiske utformingen, dimensjonering og plassering av løsningskonseptet. Eventuelle nye bompengetakster eller billettpriserendringer i forhold til dagens situasjon kan også være relevant informasjon. Til slutt en lenke-henvisning til nettside med mer informasjon.

Samfunns mål: Statens prosjektmodell operer med to nivåer av strategiske mål: Samfunns mål og effektmål. Samfunns målet skal gi den overordnede begrunnelsen for prosjektet. Supersiden skal for samfunns mål beskrive prosjektets forventede virkninger for samfunnet.

Effektmål: Effektmålene skal beskrive hvilke prosjektspesifikke virkninger som søkes oppnådd for brukerne. På supersiden begrenses effektmålbeskrivelsen til de viktigste virkningene, som ofte vil være mobilitetsforbedringer. Da samsvarer det med det over-ordnede NTP-målet "Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet" og i mange tilfeller med indikatorene "endring i reisetid" og/eller "oppetid på riksveinettet og driftsstabilitet for person- og godstog". Presentasjonen av prosjektets viktigste effek-ter (maks. 3) må være så relaterbare som mulig ved å gi den kvantifiserte effekten for den enkelte trafikanten, snarere enn en aggregert effekt per år eller for hele analyse-perioden, da den siste type tall er vesentlig vanskeligere å forholde seg til. Eksempler på bruker-orienterte effektmål:
- «En reisende får redusert sin reisetid med 20 minutter på denne strekningen»
- «En reisende får økt bevegelsesfrihet og lavere forventet ventetid på stasjon ved at frekvensen per time doubles»
- «Tiltaket vil motvirke kødannelse i rushtiden og forventes å spare en bilist for 10 minutter per reise i rushtiden, gitt begrenset trafikkvekst». I andre tilfeller kan de viktigste effektene være redusert ulykkesrisiko eller hensyn natur og miljø. Da må det være disse effektene som beskrives i dette feltet

Avhengighet av andre tiltak: I tilfeller hvor gjennomføringen av (og/eller vesentlige nyttevirkinger av) prosjektet / effektpakken er avhengig av gjennomføringen av andre tiltak, må dette fremgå. Supersiden skal ikke gi et falskt bilde av at et prosjekt/en effekt-pakke står på egne ben hvis dette ikke er tilfellet.

Fakta

Disse opplysninger kan gis for alle prosjekttypene, men enhetene for strekning og omfang kan være forskjellig. Prosjektets størrelse og også visualiseres på et kart for hurtig identifikasjon av prosjektets og dermed nyttevirknings lokaliserings. Kartutsnittet bør markeres med rød firkant () på et kart over hele Norge for overblikk for de som ikke er kjent med lokalområdet.

Strekning/Område: Her skal det opplyses entydig hvilke(n) vei(er), hvilke(n) togstrekning(er) eller hvilke(t) havneområde(r) som prosjektet/pakken angår

Kommuner: Her skal det opplyses om hvilke(n) kommune(r) prosjektet/pakken angår

Fylker: Her skal det opplyses om hvilke(n) fylke(r) prosjektet/pakken angår

Omfang: Her skal det opplyses om størrelsesordenen på prosjektet, f.eks. antall kilo-meter med veg eller togspor, eller andre nøkkelindikatorer på prosjektets størrelse.

Planstatus: Her skal det opplyses om hvilken fase i planleggingen prosjektet er i (alter-na-tivt hvilke forskjellige planfaser de ulike prosjektene i effektpakken er i), f.eks. utredningsfase, forprosjekt, kommune(del)plan, reguleringsplan.

Finansiering: Hvem finansierer prosjektet. Staten vil typisk være involvert. Bompenger kan også være en del av prosjektet. Da bør det angis hvilken andel av investerings-kostnadene, som er forutsatt finansiert av bompenger.

Kostnadsrammen: Kostnadsnivået som utgjør den øverste grensen på fullmakten gitt av Stortinget. Det utgjør det øvre finansielle tak for prosjektet, og vil normalt dimensjoneres til P85 fratrukket prosjektets kuttliste. Til sammenlikning er styringsrammen er det kostnadsnivå utøvende etat forventes å levere prosjektet for. Den settes normalt til P50. Dersom det foreligger spesielle forhold som taler for å fravike hovedregelen for kostnads- og styringsramme, må dette begrunnes. (Finansdepartementet, 2019, Avsnitt 8.2).

NTP: Her skal det opplyses om hvilken status prosjektet/effektpakken har i gjeldende NTP, f.eks. om det er omtalt, fullfinansiert etc.

Hovedresultater

Netto nåverdi: Beregnet som nåverdien av alle nyttevirkinger (f.eks. tidsbesparelser) minus nåverdien av alle kostnadsvirkinger (f.eks. kostnader til investeringer, drift og vedlikehold) gjennom prosjektets levetid. Dette tallet viser hvorvidt summen av alle prissatte virkninger peker mot at prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt eller ikke. Det gir en indikasjon på om fordelene i sum veier opp for ulempene og dermed bidrar til økt velferd i samfunnet. Tre nivåer for netto nåverdi fylles ut:
- Referanse: Netto nåverdi fra nytte-kostnadsberegningen i referansebanen
- Alternativ A: Netto nåverdi fra en nytte-kostnadsberegning i en alternativ referansebane (ikke bestemt hvilken enda)
- Alternativ B: Netto nåverdi fra en nytte-kostnadsberegning i en alternativ referansebane (ikke bestemt hvilken enda)

Netto nytte per budsjettkrone: Netto nåverdi av prosjektet delt på nåverdien av endring i offentlig budsjettbehov. Offentlig budsjettbehov inkluderer investerings- og drifts- og vedlikeholdskostnader, samt endring i bom-inntekter, skatte- og avgiftsinntekter og overføringer til og fra kollektiv- og fergeselskaper, osv. Gir en indikasjon på lønnsomheten per krone som følge av bruken av de offentlige budsjett-mid-lene, og er sammenliknbar på tvers av små og store prosjekter.

Netto nytte per kostnadskrone: Netto nåverdi av prosjektet delt på nåverdien av kostnader knyttet til investeringer, drift og vedlikehold. NNK gir en indikasjon på prosjektets lønnsomhet relativt til prosjektets størrelse, uten motregning av eventuelle inntekter fra bompenger, overføringer eller endringer i skatte- og avgiftsinntekter.

Samlet vurdering inklusiv ikke-prissatte virkninger: I prioriteringsoppdraget skriver Samferdselsdepartementet "Virksomheten skal også gi en samlet vurdering av den samlede samfunnsøkonomiske lønnsomheten av tiltaket basert på både prissatte og ikke-prissatte virkninger". Det ikke er faglig grunnlag for å foreta en slik vurdering på en objektiv eller metodisk transparent måte. Derfor må vurderingen av om prosjektet samlet er positiv eller negativ for samfunnet foretas med et element av subjektivitet og implisitt verdisetting. Det foreslås én av fire verdier:
- Positiv for samfunnet
- Negativ for samfunnet
- Nøytral
- Usikker

- Usikker

Delresultater - prissatte virkninger

Summen av disse fire tallene summeres til "netto nåverdi". De fire tallene viser nytte- og kostnadsvirkinger, separat for fire ulike grupper:

Trafikanter og transportbrukere: Viser hvor mye bedre trafikanter og transportbrukere forventes å få det som følge av prosjektet (f.eks. økt framkommelighet, tidsbesparelser, færre ulempekostnader ved ferjetransport, helseeffekter knyttet til sykkel og gange o.l.). Nyttien til trafikanter og transportbrukere er bare en delmengde av den totale beregningen av samfunnsnyttien.

Operatører: Viser hvordan inntekter og kostnader fordeler seg på offentlige konsesjon-erte operatører i transportsektoren; kollektivoperatører, togselskap, bompengeselskap, ferjeselskap og havner. Denne kategorien inneholder poster som ofte går mot hver-andre, slik at totaleffekten for operatører ofte vil bli null. Eksempelvis vil overskudd i bompengeselskaper vil bli overført til 'Det offentlige'.

Det offentlige: Viser netto effekt som prosjektet har på offentlige budsjetter gjennom prosjektets levetid, som investeringskostnader, kostnader til drift og vedlikehold, avgiftsinntekter (for eksempel drivstoffavgifter) og endringer i overføringer til eller fra operatører (for eksempel kollektivselskap).

Samfunnet for øvrig: Viser netto effekt prosjektet har for samfunnet utenfor transport-sektoren, hovedsakelig endringer i ulykkeskostnader, forurensningskostnader og effekti-vitetstap knyttet til skattefinansiering av prosjektkostnadene.

Delresultater - investeringskostnader

Kostnadene knyttet til å realisere prosjektet. Disse kostnader vil være en del av de prissatte virkningene for 'Det offentlige'. Det vil alltid være usikkerhet knyttet til slike anslag på investeringskostnader, så derfor er det informativt å oppgi tre forskjellige nøkkeltall for investerings-kostnaden, som alle tas fram ved bruk av anslagsmetoden (SVV Håndbok R764):

P50: P50-estimatet er styringsramme (referanseestimat) og har 50% sannsynlighet for å unngå overskridelse. Beløpet er basissetimatet med et forventet tillegg. Dette forventede tillegget regnes ofte fram gjennom simulering av ulike kostnadsutfall for prosjektet, hvor P50 representerer det 50. persentilet i beregningen av kostnadsutfall. I beregning-ingen av kostnadsestimater legges gjerne et usikkerhetsspenn på kostnadspostene og man legger inn sannsynligheter for usikre hendelser.

Forventningsverdi: Forventningsverdien er det investeringskostnadstallet som inngår i samfunnsøkonomiske analysen. Den formelle definisjonen er gjennomsnittet av alle potensielle verdier kostnaden kan ta, vektet med sannsynligheten for å observere akkurat disse verdiene. For P50 er det like høy sannsynlighet med budsjettoverskridelse som underskridelse. Men siden kostnaden ved en overskridelse typisk er høyere enn besparelsen ved en underskridelse, vil forventningsverdien typisk være høyere enn P50-estimatet.

P85: P85-estimatet regnes for å ha 85% sannsynlighet for å unngå overskridelse. Beløpet kan forstås som en øvre kostnadsramme og inkluderer en post for uforutsette kostnader (usikker-hets-avsetning) på toppen av P50. P85 regnes ut gjennom samme simuleringssøvelse som P50, hvor P85 representerer det 85. persentilet i beregningen av kostnadsutfall. P85 fratrukket en kuttliste vil normalt svare til kostnadsrammen (se "kostnadsrammen" under "fakta"). P85 vil normalt være det høyeste kostnadsestimater, men det er også teoretisk mulig at P85 er lavere enn forventningsverdien.

Delresultater - ikke-prissatte virkninger

Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger:

Virkninger 1-5:

Virkninger 6-10:

Klimavirkninger

Endring CO2-utslipp hele analyseperioden: Total endring i CO2-utslipp som følge av tiltaket, både direkte og indirekte utslipp over alle år i analyseperioden.

Anleggsfasen

Arealbruksendringer

Drift- og vedlikehold

Endret trafikkomfang

Totalt utslipp

Andel i klimaregnskapet

Endring i CO2e-utslipp, åpningsåret

NNV følsomhet for karbonpris

- Lav karbonprisbane

- Standard

- Høy karbonprisbane

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Netto antall dekar inngrep i verdifullt naturområde

Netto antall dekar inngrep i dyrket mark

Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret

Regional fordeling: prosjekt i distriktsnorge

Grupper som opplever vesentlig forverring

Prosjekt: E134 Saggrenda - Elgsjø

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Tofeltsvei med stigninger på over 8% kombinert med veldig skarpe kurver og få forbikjørings-muligheter. Strekningen over Meheia er en flaskehals, særlig for tungtransport vinterstid. Dagens vei er ulykkesbelastet (30 personskadeulykker med 3 drepte og 8 hardt skadde i perioden 2012-2021). Årsdøgntrafikken (ÅDT) på dagens veg er 5300 med 14 % andel tunge kjøretøy.

Tiltaksutløsende behov: Se beskrivelsen av dagens situasjon

Prosjektet: Parsellen er en naturlig videreføring av E134 Damåsen–Saggrenda som åpnet sommeren 2020. Ny to/trefelts vei og fartsgrense 90 km/t (Gjeldende reguleringsplan gir mulighet for smal firefelts vei med fartsgrense 110 km/t). Ingen tunneler, men to litt større bruer. Går parallelt med dagens E134, men på motsatt side av vassdraget.

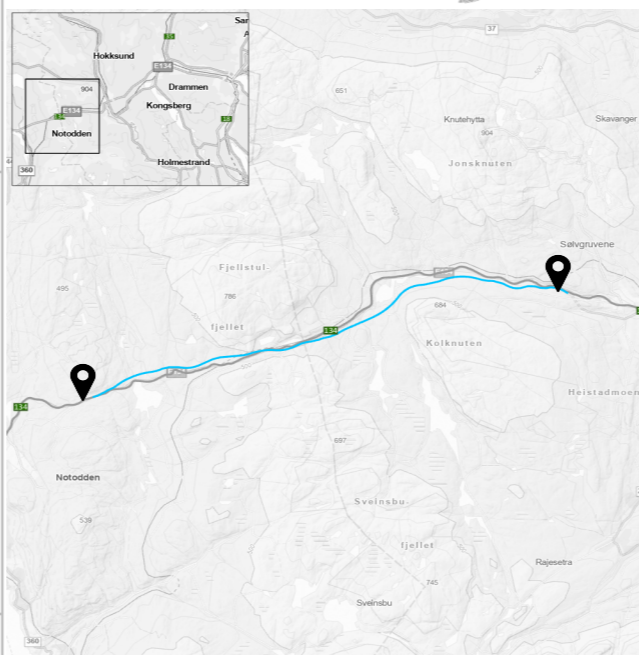
Vil du vite mer:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e134meheia/reguleringsplan/>

Fakta

Strekning: E134
Kommuner: Kongsberg, Notodden
Fylker: Viken, Vestfold og Telemark
Omfang: 15 km ny vei
Planstatus: Reguleringsplan
Finansiering: 41% bompengandelen

NTP: Omtalt i NTP 22-33



Samfunns mål:

- Effektiv og trafikksikker vei som del av nasjonal hovedveg øst-vest
- Utvikle Kongsberg–Notodden-området som tettere bo- og arbeidsmarked. Et prosjekt med positiv netto nytte

Effekt mål:

- Unngå stengt vei pga. ikke planlagte hendelser
- 5,5 minutter kortere reisetid på strekningen
- Redusert sannsynlighet for møteulykker og alvorlige utforkjøringsulykker
- Reduserte bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet

Reisetidsreduksjon:

3,84min. for lette kjøretøy
3,34min. for tunge kjøretøy

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]			Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Klimabane 2	Referansebane	Sannsynlig bane			
-595	-262	-363	-0,3	-0,1	Middels negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte	712		(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]	
Operatørnytte	0		P50	2 706
Det offentlige	-923		Forventningsverdi	2 739
Samfunnet for øvrig	-51		P85	3 171

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering De største konfliktene gjelder naturmangfold, spesielt som følge av nærføring til Kjerkebergåsen naturreservat og inngrep i gammel furuskog ved Elgsjø. Det framgår krav til avbøtende tiltak i reguleringsbestemmelsene, blant annet at det skal utarbeides en plan for sikring av arealer med denne skogtypen før anleggsarbeidet kan starte i det aktuelle området.

Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Noe negativ konsekvens	Naturmangfold	Stor negativ konsekvens	Kultur-arv	Middels negativ konsekvens	Naturressurser	Noe negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i Verdifullt naturområde Dyrket mark	
	Anleggsfasen	39		46	-0,6
Arealbruksendringer	70	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	13		-0,28	
Endret trafikkomfang	-22	26	Lav bane	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?	
Totalt	87	85	Standard	-224	
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	87	38	Høy bane	-338	

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Prosjekt: E134 Saggrenda - Elgsjø

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Tofeltsvei med stigninger på over 8% kombinert med veldig skarpe kurver og få forbikjørings-muligheter. Strekningen over Meheia er en flaskehals, særlig for tungtransport vinterstid. Dagens vei er ulykkesbelastet (30 personskadeulykker med 3 drepte og 8 hardt skadde i perioden 2012-2021). Årsdøgntrafikken (ÅDT) på dagens veg er 5300 med 14 % andel tunge kjøretøy.

Tiltaksutløsende behov: Se beskrivelsen av dagens situasjon

Prosjektet: Parsellen er en naturlig videreføring av E134 Damåsen–Saggrenda som åpnet sommeren 2020. Ny to/trefelts vei og fartsgrense 90 km/t (Gjeldende reguleringsplan gir mulighet for smal firefelts vei med fartsgrense 110 km/t). Ingen tunneler, men to litt større bruer. Går parallelt med dagens E134, men på motsatt side av vassdraget.

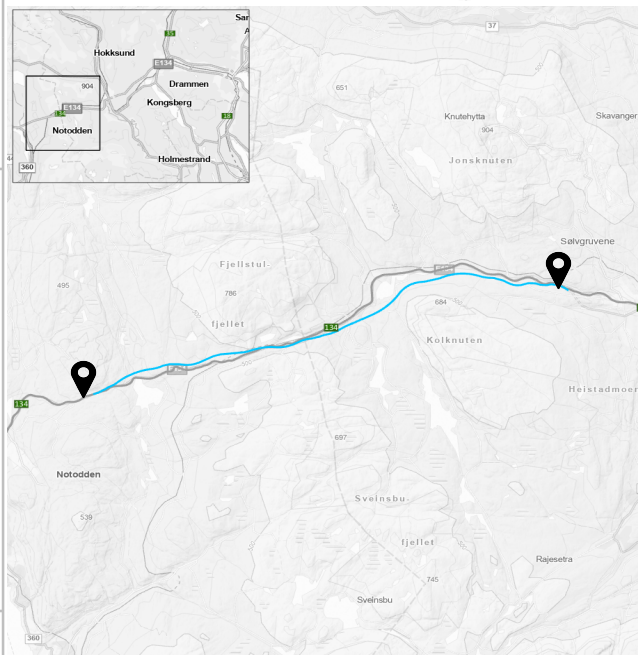
Vil du vite mer:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e134meheia/reguleringsplan/>

Fakta

Strekning: E134
Kommuner: Kongsberg, Notodden
Fylker: Viken, Vestfold og Telemark
Omfang: 15 km ny vei
Planstatus: Reguleringsplan
Finansiering: 41% bompengandelen

NTP: Omtalt i NTP 22-33



Samfunns mål:

- Effektiv og trafiksikker vei som del av nasjonal hovedveg øst-vest
- Utvikle Kongsberg–Notodden-området som tettere bo- og arbeidsmarked. Et prosjekt med positiv netto nytte

Effekt mål:

- Unngå stengt vei pga. ikke planlagte hendelser
- 5,5 minutter kortere reisetid på strekningen
- Redusert sannsynlighet for møteulykker og alvorlige utforkjøringsulykker
- Reduserte bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet

Reisetidsreduksjon:

3,84 min. for lette kjøretøy
3,34 min. for tunge kjøretøy

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]			Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Sannsynlig bane	Referansebane	[Alternativ bane B]			
-363	-262		-0,3	-0,1	Middels negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
			(udiskontert, inkl. mva)	[mill. NOK]
Trafikant- og transportbrukernytte	712		P50	2 706
Operatøرنytte	0		Forventningsverdi	2 739
Det offentlige	-923		P85	3 171
Samfunnet for øvrig	-51			

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering De største konfliktene gjelder naturmangfold, spesielt som følge av nærføring til Kjerkebergåsen naturreservat og inngrep i gammel furuskog ved Elgsjø. Det framgår krav til avbøtende tiltak i reguleringsbestemmelsene, blant annet at det skal utarbeides en plan for sikring av arealer med denne skogtypen før anleggsarbeidet kan starte i det aktuelle området.

Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Noe negativ konsekvens	Naturmangfold	Stor negativ konsekvens	Kultur-arv	Middels negativ konsekvens	Naturressurser	Noe negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i	
				Verdifulle naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	39	46	-0,6	0	0
Arealbruksendringer	70	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	13		-0,28	
Endret trafikkomfang	-22	26	Lav bane	-224	Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge
Totalt	87	85	Standard	-262	
I det norske klimaregnskapet	87	38	Høy bane	-338	Nei

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Prosjekt: E134 Saggrenda - Elgsjø

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Tofeltsvei med stigninger på over 8% kombinert med veldig skarpe kurver og få forbikjørings-muligheter. Strekingen over Meheia er en flaskehals, særlig for tungtransport vinterstid. Dagens vei er ulykkesbelastet (30 personskadeulykker med 3 drepte og 8 hardt skadde i perioden 2012-2021). Årsdøgntrafikken (ÅDT) på dagens veg er 5300 med 14 % andel tunge kjøretøy.

Tiltaksutløsende behov: Se beskrivelsen av dagens situasjon

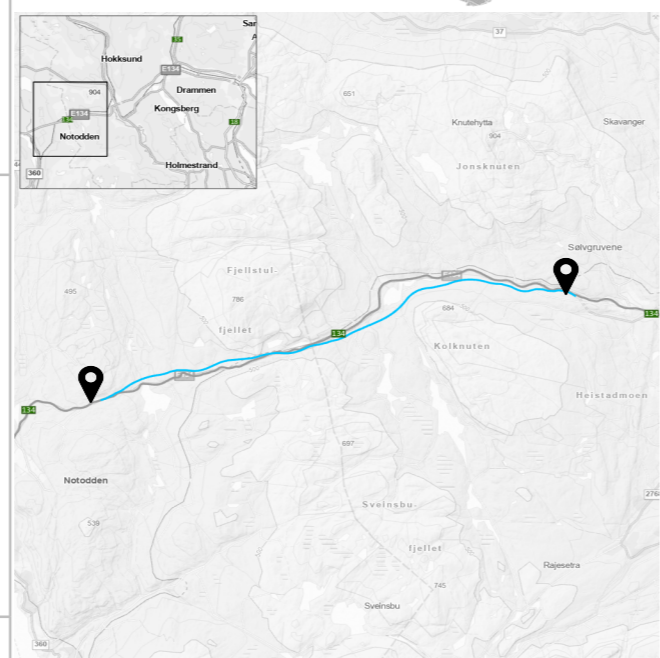
Prosjektet: Parsellen er en naturlig videreføring av E134 Damåsen-Saggrenda som åpnet sommeren 2020. Ny to/trefelts vei og fartsgrense 90 km/t (Gjeldende reguleringsplan gir mulighet for smal firefelts vei med fartsgrense 110 km/t). Ingen tunneler, men to litt større bruer. Går parallelt med dagens E134, men på motsatt side av vassdraget.

Vil du vite mer:
<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e134meheia/reguleringsplan/>

Fakta

Streking: E134
Kommuner: Kongsberg, Notodden
Fylker: Viken, Vestfold og Telemark
Omfang: 15 km ny vei
Planstatus: Reguleringsplan
Finansiering: 41% bompengandelen

NTP: Omtalt i NTP 22-33



Samfunns mål:

- Effektiv og trafiksikker vei som del av nasjonal hovedveg øst-vest
- Utvikle Kongsberg-Notodden-området som tettere bo- og arbeidsmarked. Et prosjekt med positiv netto nytte

Effekt mål:

- Unngå stengt vei pga. ikke planlagte hendelser
- Redusert sannsynlighet for møteulykker og alvorlige utforkjøringsulykker
- Reduserte bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet

Reisetidsreduksjon:

3,84min. for lette kjøretøy
 3,34min. for tunge kjøretøy

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]	Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Sannsynlig bane: -363 Referansebane: -262 [Alternativ bane B]	-0,3	-0,1	Middels negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	712	(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]
Operatørnytte	0	P50 2 706
Det offentlige	-923	Forventningsverdi 2 739
Samfunnet for øvrig	-51	P85 3 171

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering De største konfliktene gjelder naturmangfold, spesielt som følge av nærføring til Kjerkebergåsen naturreservat og inngrep i gammel furuskog ved Elgsjø. Det framgår krav til avbøtende tiltak i reguleringsbestemmelsene, blant annet at det skal utarbeides en plan for sikring av arealer med denne skogtypen før anleggsarbeidet kan starte i det aktuelle området.

Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftsliv/by- og bygdelig	Noe negativ konsekvens	Naturmangfold	Stor negativ konsekvens	Kulturarv	Middels negativ konsekvens	Naturressurser	Noe negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte	Indirekte	Endring CO ₂ e-utslipp, Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i Verdifullt naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	39	46	-0,6	0	0
Arealbruksendringer	70	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	13		-0,28	
Endret trafikkomfang	-22	26	Lav bane -224	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?	
Totalt	87	85	Standard -262	Prosjekt i distriktsnorge	
I det norske klimaregnskapet	87	38	Høy bane -338	Nei	

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Fyll inn riktig PDB-nummer i den gule cella. Resten av boksen (grå celler) er formler med hjelpevariabler

PDB-nummer:	155-sø	Navn fra PDB:	E134 Saggrenda Elgsjø (2/3-felt) BOMH, med komf med varenytte
Reisetidsreduksjon, lette:	3,84	Distriktskommune	0
Reisetidsreduksjon, tunge:	3,34	Distr.andel tr.kost.	100

Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	0 %
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato		RTM 4,4		[må evt skrives manuelt]	
Prisår	2023	Beregningsverktøy - beregningsdato		EFFEKT 6.86		07-03-2023	

Fylle inn super-siden:

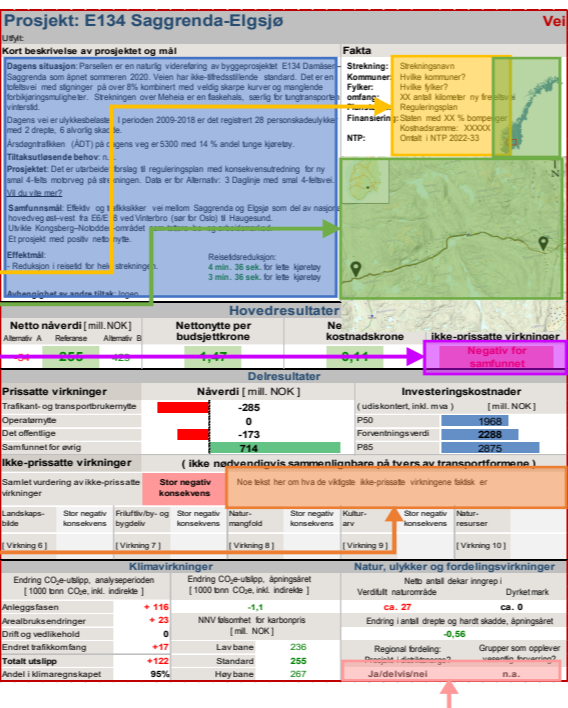
1) I *endelig versjon* vil det meste fylles ut automatisk fra NTP-arket med PDB-nummer, men ikke alt. Se under for hva som må fylles ut manuelt.

2) Fyll inn den øverste delen av supersiden manuelt. Dette gjelder:

- Kort beskrivelse av prosjektet og mål
- Fakta-opplysninger
- Kart fra TOS/Geodata (detaljert kart og plassering på norgeskart)

3) Fyll inn virkningene som ikke oppdateres automatisk manuelt. Dette gjelder:

- Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
- Beskrivende tekst om samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger
- "Regionale fordelingsvirkninger" + "Grupper som opplever vesentlig forverring"



Tekst er i hovedsak plassert i "tekstbokser" (ikke rett inn i celler). Dette gjør det lettere å justere størrelsen og plasseringen på boksene for å få teksten til å passe uten å måtte endre radhøyden eller kolonnebredden. Det gir også flere formatteringsmuligheter - for eksempel bruk av fonten "Arial narrow", som passer bra sammen med "Arial", men er smalere (det blir plass til mer tekst på samme linje).

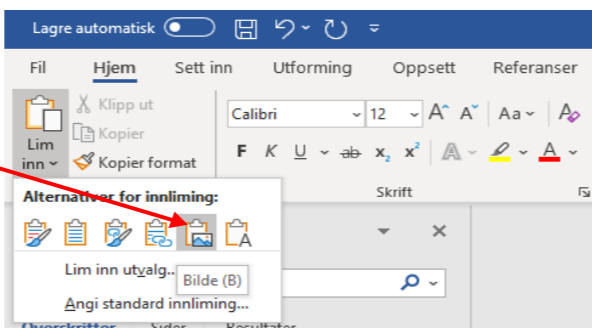
Hvordan sette super-siden inn i et word-dokument

- 1) Marker cellene for supersiden (B2-AO30), og trykk på kopier (ctrl + c)
- 2) Gå inn i et word-dokument, velg alternativer for innliming og lim inn som "Bilde"

Dette sørger for at det visuelle blir identisk med hvordan supersiden ser ut i Excel - gitt at man bruker **normalvisning** og **zoom-nivå på 100%** i Excel-arket.

Alternativt kan ulike utklippverktøy brukes, for eksempel "snipping tool". Det anbefales imidlertid å lime inn som bilde, for å sikre enhetlig presentasjon.

Merk at en ulempe ved å lime inn som bilde, er at URL-koblinger ikke vil fungere. Det er imidlertid ingen god måte å løse dette på så lenge man bruker programmene Excel og Word. Et alternativ kan være å sette inn URLen som hyperkobling direkte i word-fila.



Beskrivelse av supersidens elementer - veiledning for utfylling

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Statens prosjektmodell (Rundskriv R-108/19) krever at man for alle store statlige investerings-prosjekter gjennomfører en konseptvalgutredning (KVU). For å oppnå størst mulig ensartethet på tvers av prosjekter følger supersidens beskrivelse logikken i KVU. Denne må innledes med tre kapitler: 1. Problembeskrivelse 2. Behovsanalyse 3. Strategiske mål. I supersideformatet er dette strukturert i fem emner, som beskrives kort:

Dagens situasjon: Den nåværende situasjonen beskrives med fokus på dagens utfordringer og forventet utvikling. For veistrekningsprosjekter kan trafikkmengde for eksempel beskrives ved årsgjennsnittet oppdelt på person- og godskjøretøy, eller antall passasjerer og godsmengder per døgn for baneprosjekter.

Tiltakstilføelsende behov: Hvilke trafikale, miljømessige eller andre problemer og utfordringer som har ledet fram til det valgte løsningskonsept. Det skal logisk følge fra en behovsanalyse tidlig i utredningsfasen. Begrepet «prosjekttilføelsende behov» er intro-du-ert gjennom det praktiske arbeidet i tiden siden innføring av KS1. Med det prosjekt-utlås-ende eller omfattende tiltakstilføelsende behov menes *det samfunnsbehovet som utløser planlegging av tiltak til et bestemt tidspunkt*. KVUens behovsanalyse skal også redegjøre for styrken av det prosjekttilføelsende behovet.

Prosjektet: Prosjektet er den konkrete fysiske utformingen, dimensjonering og plassering av løsningskonseptet. Eventuelle nye bompengetakster eller billettpriserendringer i forhold til dagens situasjon kan også være relevant informasjon. Til slutt en lenke-henvisning til nettside med mer informasjon.


Samfunns mål: Statens prosjektmodell operer med to nivåer av strategiske mål: Samfunns mål og effektmål. Samfunns målet skal gi den overordnede begrunnelsen for prosjektet. Supersiden skal for samfunns mål beskrive prosjektets forventede virkninger for samfunnet.

Effektmål: Effektmålene skal beskrive hvilke prosjektspesifikke virkninger som søkes oppnådd for brukerne. På supersiden begrenses effektmålbeskrivelsen til de viktigste virkningene, som ofte vil være mobilitetsforbedringer. Da samsvarer det med det over-ordnede NTP-målet "Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet" og i mange tilfeller med indikatorene "endring i reisetid" og/eller "oppetid på riksveinettet og driftsstabilitet for person- og godstog". Presentasjonen av prosjektets viktigste effek-ter (maks. 3) må være så relaterbare som mulig ved å gi den kvantifiserte effekten for den enkelte trafikanten, snarere enn en aggregert effekt per år eller for hele analyse-perioden, da den siste type tall er vesentlig vanskeligere å forholde seg til. Eksempler på bruker-orienterte effektmål:

- «En reisende får redusert sin reisetid med 20 minutter på denne strekningen»
 - «En reisende får økt bevegelsesfrihet og lavere forventet ventetid på stasjon ved at frekvensen per time doubles»
 - «Tiltaket vil motvirke kødannelse i rushtiden og forventes å spare en bilist for 10 minutter per reise i rushtiden, gitt begrenset trafikkvekst».
- I andre tilfeller kan de viktigste effektene være redusert ulykkesrisiko eller hensyn natur og miljø. Da må det være disse effektene som beskrives i dette feltet

Avhengighet av andre tiltak: I tilfeller hvor gjennomføringen av (og/eller vesentlige nyttevirkinger av) prosjektet / effektpakken er avhengig av gjennomføringen av andre tiltak, må dette fremgå. Supersiden skal ikke gi et falskt bilde av at et prosjekt/en effekt-pakke står på egne ben hvis dette ikke er tilfellet.

Fakta

Disse opplysninger kan gis for alle prosjekttypene, men enhetene for strekning og omfang kan være forskjellig. Prosjektets størrelse og også visualiseres på et kart for hurtig identifikasjon av prosjektets og dermed nyttevirknings lokaliserings. Kartutsnittet bør markeres med rød firkant () på et kart over hele Norge for overblikk for de som ikke er kjent med lokalområdet.

Strekning/Område: Her skal det opplyses entydig hvilke(n) vei(er), hvilke(n) togstrekning(er) eller hvilke(t) havneområde(r) som prosjektet/pakken angår

Kommuner: Her skal det opplyses om hvilke(n) kommune(r) prosjektet/pakken angår

Fylker: Her skal det opplyses om hvilke(n) fylke(r) prosjektet/pakken angår

Omfang: Her skal det opplyses om størrelsesordenen på prosjektet, f.eks. antall kilo-meter med veg eller togspor, eller andre nøkkellindikatorer på prosjektets størrelse.

Planstatus: Her skal det opplyses om hvilken fase i planleggingen prosjektet er i (alter-na-tivt hvilke forskjellige planfaser de ulike prosjektene i effektpakken er i), f.eks. utredningsfase, forprosjekt, kommune(del)plan, reguleringsplan.

Finansiering: Hvem finansierer prosjektet. Staten vil typisk være involvert. Bompenger kan også være en del av prosjektet. Da bør det angis hvilken andel av investerings-kostnadene, som er forutsatt finansiert av bompenger.

Kostnadsrammen: Kostnadsnivået som utgjør den øverste grensen på fullmakten gitt av Stortinget. Det utgjør det øvre finansielle tak for prosjektet, og vil normalt dimensjoneres til P85 fratrukket prosjektets kuttliste. Til sammenlikning er styringsrammen er det kostnadsnivå utøvende etat forventes å levere prosjektet for. Den settes normalt til P50. Dersom det foreligger spesielle forhold som taler for å fravike hovedregelen for kostnads- og styringsramme, må dette begrunnes. (Finansdepartementet, 2019, Avsnitt 8.2).

NTP: Her skal det opplyses om hvilken status prosjektet/effektpakken har i gjeldende NTP, f.eks. om det er omtalt, fullfinansiert etc.

Hovedresultater

Netto nåverdi: Beregnet som nåverdien av alle nyttevirkinger (f.eks. tidsbesparelser) minus nåverdien av alle kostnadsvirkinger (f.eks. kostnader til investeringer, drift og vedlikehold) gjennom prosjektets levetid. Dette tallet viser hvorvidt summen av alle prissatte virkninger peker mot at prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt eller ikke. Det gir en indikasjon på om fordelene i sum veier opp for ulempene og dermed bidrar til økt velferd i samfunnet. Tre nivåer for netto nåverdi fylles ut:

- Referanse: Netto nåverdi fra nytte-kostnadsberegningen i referansebanen
- Alternativ A: Netto nåverdi fra en nytte-kostnadsberegning i en alternativ referansebane (ikke bestemt hvilken enda)
- Alternativ B: Netto nåverdi fra en nytte-kostnadsberegning i en alternativ referansebane (ikke bestemt hvilken enda)

Netto nytte per budsjettkrone: Netto nåverdi av prosjektet delt på nåverdien av endring i offentlig budsjettbehov. Offentlig budsjettbehov inkluderer investerings- og drifts- og vedlikeholdskostnader, samt endring i bom-inntekter, skatte- og avgiftsinntekter og overføringer til og fra kollektiv- og fergeselskaper, osv. Gir en indikasjon på lønnsomheten per krone som følge av bruken av de offentlige budsjett-mid-lene, og er sammenliknbar på tvers av små og store prosjekter.

Netto nytte per kostnadskrone: Netto nåverdi av prosjektet delt på nåverdien av kostnader knyttet til investeringer, drift og vedlikehold. NNK gir en indikasjon på prosjektets lønnsomhet relativt til prosjektets størrelse, uten motregning av eventuelle inntekter fra bompenger, overføringer eller endringer i skatte- og avgiftsinntekter.

Samlet vurdering inklusiv ikke-prissatte virkninger: I prioriteringsoppdraget skriver Samferdselsdepartementet "Virksomheten skal også gi en samlet vurdering av den samlede samfunnsøkonomiske lønnsomheten av tiltaket basert på både prissatte og ikke-prissatte virkninger". Det ikke er faglig grunnlag for å foreta en slik vurdering på en objektiv eller metodisk transparent måte. Derfor må vurderingen av om prosjektet samlet er positiv eller negativ for samfunnet foretas med et element av subjektivitet og implisitt verdsetting. Det foreslås én av fire verdier:

- Positiv for samfunnet
- Negativ for samfunnet
- Nøytral
- Usikker

Delresultater - prissatte virkninger

Summen av disse fire tallene summeres til "netto nåverdi". De fire tallene viser nytte- og kostnadsvirkinger, separat for fire ulike grupper:

Trafikanter og transportbrukere: Viser hvor mye bedre trafikanter og transportbrukere forventes å få det som følge av prosjektet (f.eks. økt framkommelighet, tidsbesparelser, færre ulempekostnader ved ferjetransport, helseeffekter knyttet til sykkel og gange o.l.). Nyttien til trafikanter og transportbrukere er bare en delmengde av den totale beregningen av samfunnsnyttien.

Operatører: Viser hvordan inntekter og kostnader fordeler seg på offentlig konsesjon-erte operatører i transportsektoren; kollektivoperatører, togselskap, bompengeselskap, ferjeselskap og havner. Denne kategorien inneholder poster som ofte går mot hver-andre, slik at totaleffekten for operatører ofte vil bli null. Eksempelvis vil overskudd i bompengeselskaper vil bli overført til 'Det offentlige'.

Det offentlige: Viser netto effekt som prosjektet har på offentlige budsjetter gjennom prosjektets levetid, som investeringskostnader, kostnader til drift og vedlikehold, avgiftsinntekter (for eksempel drivstoffavgifter) og endringer i overføringer til eller fra operatører (for eksempel kollektivselskap).

Samfunnet for øvrig: Viser netto effekt prosjektet har for samfunnet utenfor transport-sektoren, hovedsakelig endringer i ulykkeskostnader, forurensningskostnader og effekti-vitetstap knyttet til skattefinansiering av prosjektkostnadene.

Delresultater - investeringskostnader

Kostnadene knyttet til å realisere prosjektet. Disse kostnader vil være en del av de prissatte virkningene for 'Det offentlige'. Det vil alltid være usikkerhet knyttet til slike anslag på investeringskostnader, så derfor er det informativt å oppgi tre forskjellige nøkkeltall for investerings-kostnaden, som alle tas fram ved bruk av anslagsmetoden (SVV Håndbok R764):

P50: P50-estimatet er styringsramme (referanseestimat) og har 50% sannsynlighet for å unngå overskridelse. Beløpet er basissetimatet med et forventet tillegg. Dette forventede tillegget regnes ofte fram gjennom simulering av ulike kostnadsutfall for prosjektet, hvor P50 representerer det 50. persentilet i beregningen av kostnadsutfall. I beregning-ingen av kostnadsestimater legges gjerne et usikkerhetsspenn på kostnadspostene og man legger inn sannsynligheter for usikre hendelser.

Forventningsverdi: Forventningsverdien er det investeringskostnadsstallet som inngår i samfunnsøkonomiske analysen. Den formelle definisjonen er gjennomsnittet av alle potensielle verdier kostnaden kan ta, vektet med sannsynligheten for å observere akkurat disse verdiene. For P50 er det like høy sannsynlighet med budsjettoverskridelse som underskridelse. Men siden kostnaden ved en overskridelse typisk er høyere enn besparelsen ved en underskridelse, vil forventningsverdien typisk være høyere enn P50-estimatet.

P85: P85-estimatet regnes for å ha 85% sannsynlighet for å unngå overskridelse. Beløpet kan forstås som en øvre kostnadsramme og inkluderer en post for uforutsette kostnader (usikker-hets-avsetning) på toppen av P50. P85 regnes ut gjennom samme simuleringssøvelse som P50, hvor P85 representerer det 85. persentilet i beregningen av kostnadsutfall. P85 fratrukket en kuttliste vil normalt svare til kostnadsrammen (se "kostnadsrammen" under "fakta"). P85 vil normalt være det høyeste kostnadsestimater, men det er også teoretisk mulig at P85 er lavere enn forventningsverdien.

Delresultater - ikke-prissatte virkninger

Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger:

- Virkninger 1-5:
- Virkninger 6-10:

Klimavirkninger

Endring CO2-utslipp hele analyseperioden: Total endring i CO2-utslipp som følge av tiltaket, både direkte og indirekte utslipp over alle år i analyseperioden.

Anleggsfasen

Arealbruksendringer

Drift- og vedlikehold

Endret trafikkmengde

Totalt utslipp

Andel i klimaregnskapet

Endring i CO2e-utslipp, åpningsåret

NNV følsomhet for karbonpris

- Lav karbonprisbane

- Standard

- Høy karbonprisbane

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Netto antall dekar inngrep i verdifullt naturområde

Netto antall dekar inngrep i dyrket mark

Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret

Regional fordeling: prosjekt i distriktsnorge

Grupper som opplever vesentlig forverring

Prosjekt: E39 Smiene - Harestad

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Eksisterende E39 fra Eiganestunnelen til Harestadkrysset er tofeltsveg, og tilfredstiller ikke krav til riksveg med dagens trafikkmengde. Vegen har ujevn kurvatur med flere uoversiktlige kryss og avkjørslser. Strekningen har tidvis framkommelighetsproblemer, er ulykkesutsatt og har et mangelfullt tilbud for gående og syklende.

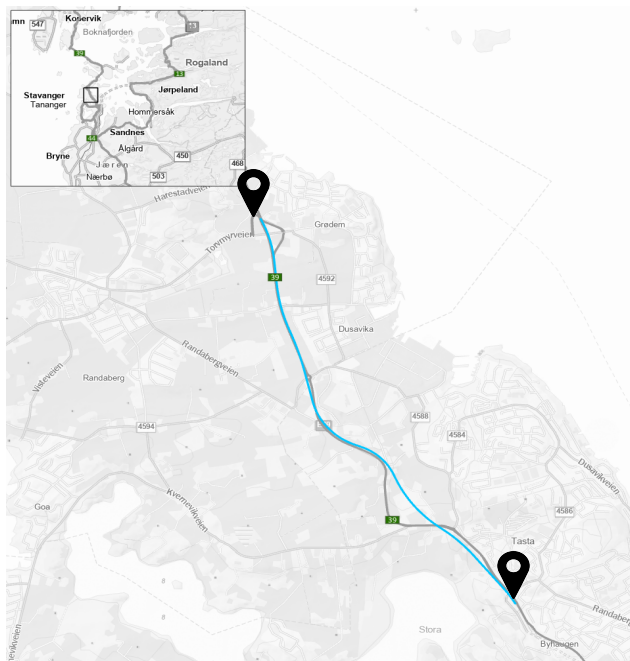
Tiltaksutløsende behov: Behov for sammenhengene firefeltsveg mellom eksisterende Eiganestunnelen og kommende Rogfasttunnelen, som begge har firefeltsveg.

Prosjektet: Prosjektet er i grove trekk dagsonen mellom Eiganestunnelen i Stavanger og Rogfasttunnelen i Randaberg, totalt ca. 4,8 km firefelts vei. Harestadkrysset som knytter Rogfast til eksisterende veinett, inkluderer ca.1 km av E39. Harestadkrysset er regulert i separat reguleringsplan og vedtatt i 2015. Resten av strekningen på ca. 3,8 km blir regulert i planen for E39 Smiene-Harestad.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39smieneharestad>

Fakta

Strekning: E39
Kommuner: Stavanger, Randaberg
Fylker: Rogaland
Omfang: 4,8 km vei
Planstatus: Reguleringsplan under arbeid
Finansiering: 56 % bompengandel
NTP: Omtalt som mulig prosjekt i andre periode for NTP 22-33



Samfunns mål: Hovedmålet med prosjektet er å sikre en god og trafiksikker kyststamvei og ferjefri E39 mellom Kristiansand og Trondheim med lik standard, som også sikrer at lokal trafikk kommer godt fram. Prosjektet skal løse transportbehovet for alle trafikantgrupper.

Effekt mål:

- Bedre kost/nytte for bruker og samfunnet.
- Reduksjon i kjøretid og -kostnader.

Reisetidsreduksjon:

1,9 min. for lette kjøretøy
 1,6 min. for tunge kjøretøy

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]			Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Klimabane 2	Referansebane	Sannsynlig bane			
-519	565	249	0,2	0,2	Middels negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]			Investeringskostnader	
				(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]	
Trafikant- og transportbrukernytte	3 945			P50	4 292
Operatøرنytte	0			Forventningsverdi	4 330
Det offentlige	-2 928			P85	4 883
Samfunnet for øvrig	-452				

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering	Kulturav har størst negativ konsekvens. Dette har konsekvenser for 12 automatisk freda kulturminner, av typen dyrkingsspor og bosetnings- og aktivitetsspor. Prosjektet er redusert i omfang, og antall berørte kulturminner er redusert til 6-7 kulturminner. Endelig frigivelse hos Riksantikvaret vil bli avklart før reguleringsplan kan vedtas.								
Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Noe negativ konsekvens	Naturmangfold	Ubetydelig konsekvens	Kultur-arv	Stor negativ konsekvens	Naturressurser	Middels negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i	
				Verdifulle naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	7	17	0,9	0	398
Arealbruksendringer	20	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	19		-0,16	
Endret trafikkomfang	28	182	Lav bane	587	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?
Totalt	55	217	Standard	565	
I det norske klimaregnskapet	55	48	Høy bane	460	Nei

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Prosjekt: E39 Smiene - Harestad

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Eksisterende E39 fra Eiganestunnelen til Harestadkrysset er tofeltsveg, og tilfredstiller ikke krav til riksveg med dagens trafikkmengde. Vegen har ujevn kurvatur med flere uoversiktlige kryss og avkjørslar. Strekningen har tidvis framkommelighetsproblemer, er ulykkesutsatt og har et mangelfullt tilbud for gående og syklende.

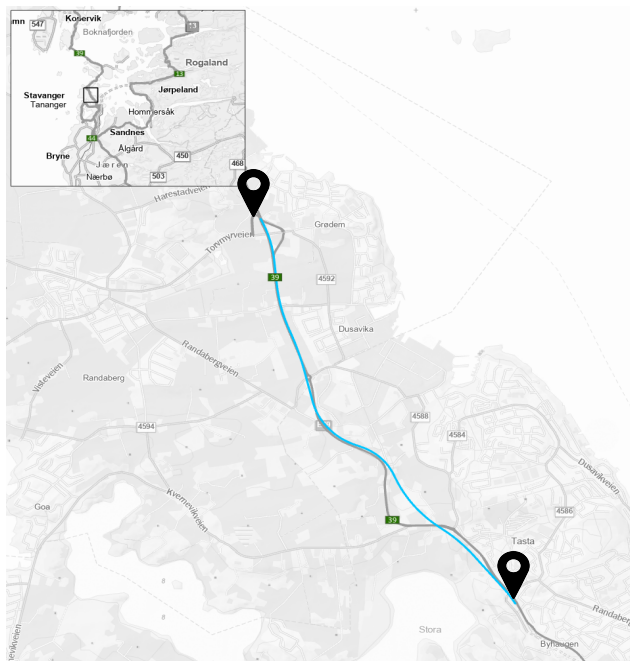
Tiltaksutløsende behov: Behov for sammenhengene firefeltsveg mellom eksisterende Eiganestunnelen og kommende Rogfasttunnelen, som begge har firefeltsveg.

Prosjektet: Prosjektet er i grove trekk dagsonen mellom Eiganestunnelen i Stavanger og Rogfasttunnelen i Randaberg, totalt ca. 4,8 km firefelts vei. Harestadkrysset som knytter Rogfast til eksisterende veinett, inkluderer ca.1 km av E39. Harestadkrysset er regulert i separat reguleringsplan og vedtatt i 2015. Resten av strekningen på ca. 3,8 km blir regulert i planen for E39 Smiene-Harestad.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39smieneharestad>

Fakta

Strekning: E39
Kommuner: Stavanger, Randaberg
Fylker: Rogaland
Omfang: 4,8 km vei
Planstatus: Reguleringsplan under arbeid
Finansiering: 56 % bompengandel
NTP: Omtalt som mulig prosjekt i andre periode for NTP 22-33



Samfunns mål: Hovedmålet med prosjektet er å sikre en god og trafiksikker kyststamvei og ferjefri E39 mellom Kristiansand og Trondheim med lik standard, som også sikrer at lokal trafikk kommer godt fram. Prosjektet skal løse transportbehovet for alle trafikantgrupper.

Effekt mål:

- Bedre kost/nytte for bruker og samfunnet.
- Reduksjon i kjøretid og -kostnader.

Reisetidsreduksjon:

1,9 min. for lette kjøretøy
 1,6 min. for tunge kjøretøy

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]			Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Sannsynlig bane	Referansebane	Nullvekst			
249	565	-221	0,2	0,2	Middels negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]			Investeringskostnader	
				(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]	
Trafikant- og transportbrukernytte	3 945			P50	4 292
Operatøرنytte	0			Forventningsverdi	4 330
Det offentlige	-2 928			P85	4 883
Samfunnet for øvrig	-452				

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering	Kulturav har størst negativ konsekvens. Dette har konsekvenser for 12 automatisk freda kulturminner, av typen dyrkingsspor og bosetnings- og aktivitetsspor. Prosjektet er redusert i omfang, og antall berørte kulturminner er redusert til 6-7 kulturminner. Endelig frigivelse hos Riksantikvaret vil bli avklart før reguleringsplan kan vedtas.								
Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdelig	Noe negativ konsekvens	Naturmangfold	Ubetydelig konsekvens	Kultur-arv	Stor negativ konsekvens	Naturressurser	Middels negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i	
				Verdifulle naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	7	17	0,9	0	398
Arealbruksendringer	20	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	19		-0,16	
Endret trafikkomfang	28	182	Lav bane	587	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?
Totalt	55	217	Standard	565	
I det norske klimaregnskapet	55	48	Høy bane	460	Nei

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Prosjekt: E39 Smiene - Harestad

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Eksisterende E39 fra Eiganestunnelen til Harestadkrysset er tofeltsveg, og tilfredsstillende ikke krav til riksveg med dagens trafikkmengde. Vegen har ujevn kurvatur med flere uoversiktlige kryss og avkjørsler. Strekingen har tidvis framkommelighetsproblemer, er ulykkesutsatt og har et mangelfullt tilbud for gående og syklende.

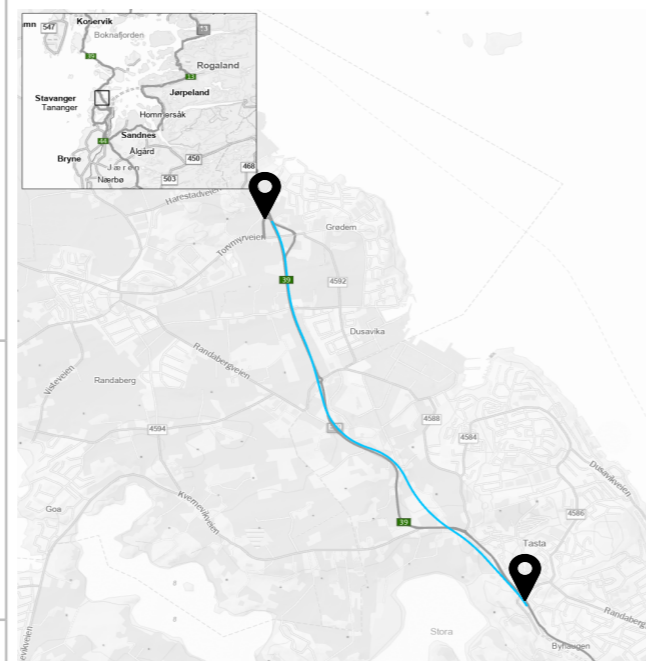
Tiltaksutløsende behov: Behov for sammenhengende firefeltsveg mellom eksisterende Eiganestunnelen og kommende Rogfasttunnelen, som begge har firefeltsveg.

Prosjektet: Prosjektet er i grove trekk dagsonen mellom Eiganestunnelen i Stavanger og Rogfasttunnelen i Randaberg, totalt ca. 4,8 km firefelts vei. Harestadkrysset som knytter Rogfast til eksisterende veinett, inkluderer ca.1 km av E39. Harestadkrysset er regulert i separat reguleringsplan og vedtatt i 2015. Resten av strekingen på ca. 3,8 km blir regulert i planen for E39 Smiene-Harestad.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39smieneharestad>

Fakta

Streking: E39
Kommuner: Stavanger, Randaberg
Fylker: Rogaland
Omfang: 4,8 km vei
Planstatus: Reguleringsplan under arbeid
Finansiering: 56 % bompengandelen
NTP: Omtalt som mulig prosjekt i andre periode for NTP 22-33



Samfunns mål: Hovedmålet med prosjektet er å sikre en god og trafikksikker kyststamvei og ferjefri E39 mellom Kristiansand og Trondheim med lik standard, som også sikrer at lokal trafikk kommer godt fram. Prosjektet skal løse transportbehovet for alle trafikantgrupper.

Effektmål:
 - Bedre kost/nytte for bruker og samfunnet.
 - Reduksjon i kjøretid og -kostnader.

Reisetidsreduksjon:
 1,9 min. for lette kjøretøy
 1,6 min. for tunge kjøretøy

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]			Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Sannsynlig bane	Referansebane	Nullvekst			
249	565	-221	0,2	0,2	Middels negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
			(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]	
Trafikant- og transportbrukernytte	3 945		P50	4 292
Operatøرنytte	0		Forventningsverdi	4 330
Det offentlige	-2 928		P85	4 883
Samfunnet for øvrig	-452			

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering Kulturav har størst negativ konsekvens. Dette har konsekvenser for 12 automatisk freda kulturminner, av typen dyrkingsspor og bosetnings- og aktivitetsspor. Prosjektet er redusert i omfang, og antall berørte kulturminner er redusert til 6-7 kulturminner. Endelig frigivelse hos Riksantikvaret vil bli avklart før reguleringsplan kan vedtas.

Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdelig	Noe negativ konsekvens	Naturmangfold	Ubetydelig konsekvens	Kultur-arv	Stor negativ konsekvens	Naturressurser	Middels negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp, Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i Verdifullt naturområde	
				Verdifullt naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	7	17	0,9	0	398
Arealbruksendringer	20	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	19		-0,16	
Endret trafikkomfang	28	182	Lav bane	587	Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge Grupper som opplever vesentlig forverring?
Totalt	55	217	Standard	565	
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>55</i>	<i>48</i>	Høy bane	460	Nei

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Fyll inn riktig PDB-nummer i den gule cella. Resten av boksen (grå celler) er formler med hjelpevariabler

PDB-nummer:	2-ve	Navn fra PDB:	E39 Smiene - Harestad
Reisetidsreduksjon, lette:	1,9	Distriktskommune	?
Reisetidsreduksjon, tunge:	1,6	Distr.andel tr.kost.	0

Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	0 %
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato		RTM 4,4		[må evt skrives manuelt]	
Prisår	2023	Beregningsverktøy - beregningsdato		EFFEKT 6.86		08-03-2023	

Fylle inn super-siden:

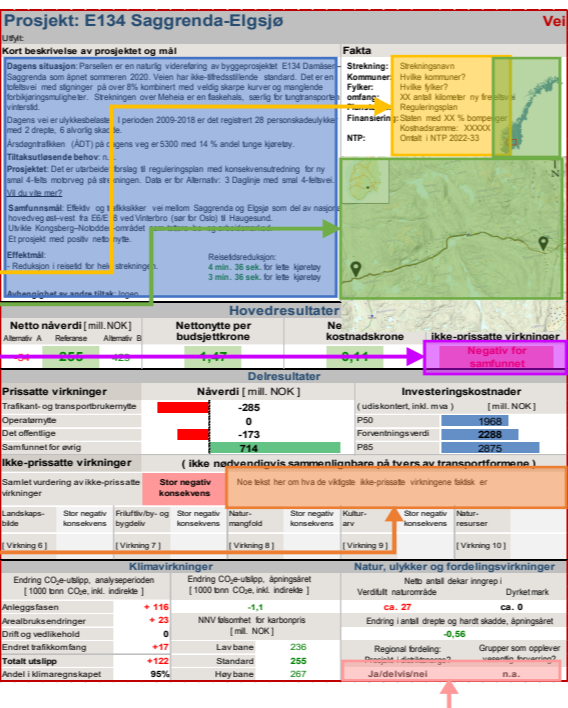
1) I *endelig versjon* vil det meste fylles ut automatisk fra NTP-arket med PDB-nummer, men ikke alt. Se under for hva som må fylles ut manuelt.

2) Fyll inn den øverste delen av supersiden manuelt. Dette gjelder:

- Kort beskrivelse av prosjektet og mål
- Fakta-opplysninger
- Kart fra TOS/Geodata (detaljert kart og plassering på norgeskart)

3) Fyll inn virkningene som ikke oppdateres automatisk manuelt. Dette gjelder:

- Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
- Beskrivende tekst om samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger
- "Regionale fordelingsvirkninger" + "Grupper som opplever vesentlig forverring"



Tekst er i hovedsak plassert i "tekstbokser" (ikke rett inn i celler). Dette gjør det lettere å justere størrelsen og plasseringen på boksene for å få teksten til å passe uten å måtte endre radhøyden eller kolonnebredden. Det gir også flere formatteringsmuligheter - for eksempel bruk av fonten "Arial narrow", som passer bra sammen med "Arial", men er smalere (det blir plass til mer tekst på samme linje).

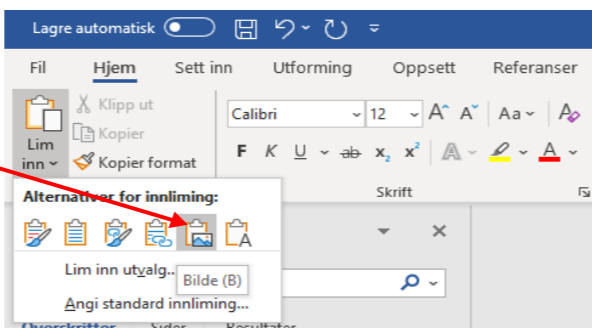
Hvordan sette super-siden inn i et word-dokument

- 1) Marker cellene for supersiden (B2-AO30), og trykk på kopier (ctrl + c)
- 2) Gå inn i et word-dokument, velg alternativer for innliming og lim inn som "Bilde"

Dette sørger for at det visuelle blir identisk med hvordan supersiden ser ut i Excel - gitt at man bruker **normalvisning** og **zoom-nivå på 100%** i Excel-arket.

Alternativt kan ulike utklippverktøy brukes, for eksempel "snipping tool". Det anbefales imidlertid å lime inn som bilde, for å sikre enhetlig presentasjon.

Merk at en ulempe ved å lime inn som bilde, er at URL-koblinger ikke vil fungere. Det er imidlertid ingen god måte å løse dette på så lenge man bruker programmene Excel og Word. Et alternativ kan være å sette inn URLen som hyperkobling direkte i word-fila.



Beskrivelse av supersidens elementer - veiledning for utfylling

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Statens prosjektmodell (Rundskriv R-108/19) krever at man for alle store statlige investerings-prosjekter gjennomfører en konseptvalgutredning (KVU). For å oppnå størst mulig ensartethet på tvers av prosjekter følger supersidens beskrivelse logikken i KVU. Denne må innledes med tre kapitler: 1. Problembeskrivelse 2. Behovsanalyse 3. Strategiske mål. I supersideformatet er dette strukturert i fem emner, som beskrives kort:

Dagens situasjon: Den nåværende situasjonen beskrives med fokus på dagens utfordringer og forventet utvikling. For veistrekningsprosjekter kan trafikkmengde for eksempel beskrives ved årsgjennsnittet oppdelt på person- og godskjøretøy, eller antall passasjerer og godsmengder per døgn for baneprosjekter.

Tiltakstilslående behov: Hvilke trafikale, miljømessige eller andre problemer og utfordringer som har ledet fram til det valgte løsningskonseptet. Det skal logisk følge fra en behovsanalyse tidlig i utredningsfasen. Begrepet «prosjekttilslående behov» er intro-du-ert gjennom det praktiske arbeidet i tiden siden innføring av KS1. Med det prosjekt-utslående eller omfattende tiltakstilslående behov menes *det samfunnsbehovet som utløser planlegging av tiltak til et bestemt tidspunkt*. KVUens behovsanalyse skal også redegjøre for styrken av det prosjekttilslående behovet.


Prosjektet: Prosjektet er den konkrete fysiske utformingen, dimensjonering og plassering av løsningskonseptet. Eventuelle nye bompengetakster eller billettpriserendringer i forhold til dagens situasjon kan også være relevant informasjon. Til slutt en lenke-henvisning til nettside med mer informasjon.

Samfunns mål: Statens prosjektmodell operer med to nivåer av strategiske mål: Samfunns mål og effektmål. Samfunns målet skal gi den overordnede begrunnelsen for prosjektet. Supersiden skal for samfunns mål beskrive prosjektets forventede virkninger for samfunnet.

Effektmål: Effektmålene skal beskrive hvilke prosjektspesifikke virkninger som søkes oppnådd for brukerne. På supersiden begrenses effektmålbeskrivelsen til de viktigste virkningene, som ofte vil være mobilitetsforbedringer. Da samsvarer det med det over-ordnede NTP-målet "Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet" og i mange tilfeller med indikatorene "endring i reisetid" og/eller "oppetid på riksveinettet og driftsstabilitet for person- og godstog". Presentasjonen av prosjektets viktigste effek-ter (maks. 3) må være så relaterbare som mulig ved å gi den kvantifiserte effekten for den enkelte trafikanten, snarere enn en aggregert effekt per år eller for hele analyse-perioden, da den siste type tall er vesentlig vanskeligere å forholde seg til. Eksempler på bruker-orienterte effektmål:
- «En reisende får redusert sin reisetid med 20 minutter på denne strekningen»
- «En reisende får økt bevegelsesfrihet og lavere forventet ventetid på stasjon ved at frekvensen per time doubles»
- «Tiltaket vil motvirke kødannelse i rushtiden og forventes å spare en bilist for 10 minutter per reise i rushtiden, gitt begrenset trafikkvekst». I andre tilfeller kan de viktigste effektene være redusert ulykkesrisiko eller hensyn natur og miljø. Da må det være disse effektene som beskrives i dette feltet

Avhengighet av andre tiltak: I tilfeller hvor gjennomføringen av (og/eller vesentlige nyttevirkinger av) prosjektet / effektpakken er avhengig av gjennomføringen av andre tiltak, må dette fremgå. Supersiden skal ikke gi et falskt bilde av at et prosjekt/en effekt-pakke står på egne ben hvis dette ikke er tilfellet.

Fakta

Disse opplysninger kan gis for alle prosjekttypene, men enhetene for strekning og omfang kan være forskjellig. Prosjektets størrelse og også visualiseres på et kart for hurtig identifikasjon av prosjektets og dermed nyttevirknings lokaliserings. Kartutsnittet bør markeres med rød firkant () på et kart over hele Norge for overblikk for de som ikke er kjent med lokalområdet.

Strekning/Område: Her skal det opplyses entydig hvilke(n) vei(er), hvilke(n) togstrekning(er) eller hvilke(t) havneområde(r) som prosjektet/pakken angår

Kommuner: Her skal det opplyses om hvilke(n) kommune(r) prosjektet/pakken angår

Fylker: Her skal det opplyses om hvilke(n) fylke(r) prosjektet/pakken angår

Omfang: Her skal det opplyses om størrelsesordenen på prosjektet, f.eks. antall kilo-meter med veg eller togspor, eller andre nøkkelindikatorer på prosjektets størrelse.

Planstatus: Her skal det opplyses om hvilken fase i planleggingen prosjektet er i (alter-na-tivt hvilke forskjellige planfaser de ulike prosjektene i effektpakken er i), f.eks. utredningsfase, forprosjekt, kommune(del)plan, reguleringsplan.

Finansiering: Hvem finansierer prosjektet. Staten vil typisk være involvert. Bompenger kan også være en del av prosjektet. Da bør det angis hvilken andel av investerings-kostnadene, som er forutsatt finansiert av bompenger.

Kostnadsrammen: Kostnadsnivået som utgjør den øverste grensen på fullmakten gitt av Stortinget. Det utgjør det øvre finansielle tak for prosjektet, og vil normalt dimensjoneres til P85 fratrukket prosjektets kuttliste. Til sammenlikning er styringsrammen er det kostnadsnivå utøvende etat forventes å levere prosjektet for. Den settes normalt til P50. Dersom det foreligger spesielle forhold som taler for å fravike hovedregelen for kostnads- og styringsramme, må dette begrunnes. (Finansdepartementet, 2019, Avsnitt 8.2).

NTP: Her skal det opplyses om hvilken status prosjektet/effektpakken har i gjeldende NTP, f.eks. om det er omtalt, fullfinansiert etc.

Hovedresultater

Netto nåverdi: Beregnet som nåverdien av alle nyttevirkinger (f.eks. tidsbesparelser) minus nåverdien av alle kostnadsvirkinger (f.eks. kostnader til investeringer, drift og vedlikehold) gjennom prosjektets levetid. Dette tallet viser hvorvidt summen av alle prissatte virkninger peker mot at prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt eller ikke. Det gir en indikasjon på om fordelene i sum veier opp for ulempene og dermed bidrar til økt velferd i samfunnet. Tre nivåer for netto nåverdi fylles ut:
- Referanse: Netto nåverdi fra nytte-kostnadsberegningen i referansebanen
- Alternativ A: Netto nåverdi fra en nytte-kostnadsberegning i en alternativ referansebane (ikke bestemt hvilken enda)
- Alternativ B: Netto nåverdi fra en nytte-kostnadsberegning i en alternativ referansebane (ikke bestemt hvilken enda)

Netto nytte per budsjettkrone: Netto nåverdi av prosjektet delt på nåverdien av endring i offentlig budsjettbehov. Offentlig budsjettbehov inkluderer investerings- og drifts- og vedlikeholdskostnader, samt endring i bom-inntekter, skatte- og avgiftsinntekter og overføringer til og fra kollektiv- og fergeselskaper, osv. Gir en indikasjon på lønnsomheten per krone som følge av bruken av de offentlige budsjett-mid-lene, og er sammenliknbar på tvers av små og store prosjekter.

Netto nytte per kostnadskrone: Netto nåverdi av prosjektet delt på nåverdien av kostnader knyttet til investeringer, drift og vedlikehold. NNK gir en indikasjon på prosjektets lønnsomhet relativt til prosjektets størrelse, uten motregning av eventuelle inntekter fra bompenger, overføringer eller endringer i skatte- og avgiftsinntekter.

Samlet vurdering inklusiv ikke-prissatte virkninger: I prioriteringsoppdraget skriver Samferdselsdepartementet "Virksomhetene skal også gi en samlet vurdering av den samlede samfunnsøkonomiske lønnsomheten av tiltaket basert på både prissatte og ikke-prissatte virkninger". Det ikke er faglig grunnlag for å foreta en slik vurdering på en objektiv eller metodisk transparent måte. Derfor må vurderingen av om prosjektet samlet er positiv eller negativ for samfunnet foretas med et element av subjektivitet og implisitt verdisetting. Det foreslås én av fire verdier:

- Positiv for samfunnet
- Negativ for samfunnet
- Nøytral
- Usikker

Delresultater - prissatte virkninger

Summen av disse fire tallene summeres til "netto nåverdi". De fire tallene viser nytte- og kostnadsvirkinger, separat for fire ulike grupper:

Trafikanter og transportbrukere: Viser hvor mye bedre trafikanter og transportbrukere forventes å få det som følge av prosjektet (f.eks. økt framkommelighet, tidsbesparelser, færre ulempekostnader ved ferjetransport, helseeffekter knyttet til sykkel og gange o.l.). Nyttien til trafikanter og transportbrukere er bare en delmengde av den totale beregningen av samfunnsnyttien.

Operatører: Viser hvordan inntekter og kostnader fordeler seg på offentlig konsesjon-erte operatører i transportsektoren; kollektivoperatører, togselskap, bompengeselskap, ferjeselskap og havner. Denne kategorien inneholder poster som ofte går mot hver-andre, slik at totaleffekten for operatører ofte vil bli null. Eksempelvis vil overskudd i bompengeselskaper vil bli overført til 'Det offentlige'.

Det offentlige: Viser netto effekt som prosjektet har på offentlige budsjetter gjennom prosjektets levetid, som investeringskostnader, kostnader til drift og vedlikehold, avgiftsinntekter (for eksempel drivstoffavgifter) og endringer i overføringer til eller fra operatører (for eksempel kollektivselskap).

Samfunnet for øvrig: Viser netto effekt prosjektet har for samfunnet utenfor transport-sektoren, hovedsakelig endringer i ulykkeskostnader, forurensningskostnader og effekti-vitetstap knyttet til skattefinansiering av prosjektkostnadene.

Delresultater - investeringskostnader

Kostnadene knyttet til å realisere prosjektet. Disse kostnader vil være en del av de prissatte virkningene for 'Det offentlige'. Det vil alltid være usikkerhet knyttet til slike anslag på investeringskostnader, så derfor er det informativt å oppgi tre forskjellige nøkkeltall for investerings-kostnaden, som alle tas fram ved bruk av anslagsmetoden (SVV Håndbok R764):

P50: P50-estimatet er styringsramme (referanseestimat) og har 50% sannsynlighet for å unngå overskridelse. Beløpet er basissetimatet med et forventet tillegg. Dette forventede tillegget regnes ofte fram gjennom simulering av ulike kostnadsutfall for prosjektet, hvor P50 representerer det 50. persentilet i beregningen av kostnadsutfall. I beregning-ingen av kostnadsestimater legges gjerne et usikkerhetsspenn på kostnadspostene og man legger inn sannsynligheter for usikre hendelser.

Forventningsverdi: Forventningsverdien er det investeringskostnadsstallet som inngår i samfunnsøkonomiske analysen. Den formelle definisjonen er gjennomsnittet av alle potensielle verdier kostnaden kan ta, vektet med sannsynligheten for å observere akkurat disse verdiene. For P50 er det like høy sannsynlighet med budsjettoverskridelse som underskridelse. Men siden kostnaden ved en overskridelse typisk er høyere enn besparelsen ved en underskridelse, vil forventningsverdien typisk være høyere enn P50-estimatet.

P85: P85-estimatet regnes for å ha 85% sannsynlighet for å unngå overskridelse. Beløpet kan forstås som en øvre kostnadsramme og inkluderer en post for uforutsette kostnader (usikker-hets-avsetning) på toppen av P50. P85 regnes ut gjennom samme simuleringssøvelse som P50, hvor P85 representerer det 85. persentilet i beregningen av kostnadsutfall. P85 fratrukket en kuttliste vil normalt svare til kostnadsrammen (se "kostnadsrammen" under "fakta"). P85 vil normalt være det høyeste kostnadsestimater, men det er også teoretisk mulig at P85 er lavere enn forventningsverdien.

Delresultater - ikke-prissatte virkninger

Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger:

Virkninger 1-5:

Virkninger 6-10:

Klimavirkninger

Endring CO2-utslipp hele analyseperioden: Total endring i CO2-utslipp som følge av tiltaket, både direkte og indirekte utslipp over alle år i analyseperioden.

Anleggsfasen

Arealbruksendringer

Drift- og vedlikehold

Endret trafikkmengde

Totalt utslipp

Andel i klimaregnskapet

Endring i CO2e-utslipp, åpningsåret

NNV følsomhet for karbonpris

- Lav karbonprisbane

- Standard

- Høy karbonprisbane

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Netto antall dekar inngrep i verdifullt naturområde

Netto antall dekar inngrep i dyrket mark

Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret

Regional fordeling: prosjekt i distriktsnorge

Grupper som opplever vesentlig forverring

Prosjekt: E39 Ringvei øst, Vågsbotn - Klauvaneset

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Dagens E39 mellom Vågsbotn og Klauvaneset er ulykkesbelastet. Høy trafikk (ÅDT 18-25.000) og lav standard med en rekke direkte avkjørsler, bidrar også til kø og avviklingsproblemer. Fartsgrense er 60 og 70 km/t. Større deler av strekningen mangler tilfredsstillende gang- og sykkeltilbud. Dagens E39 oppleves som svært negativ for bomiljøet og begrenser muligheter for videre arealutvikling.

Tiltaksutløsende behov: Tiltaksutløsende behov er primært økt trafiksikkerhet og en mer effektiv og robust vegforbindelse mellom Bergen og Nordhordland.

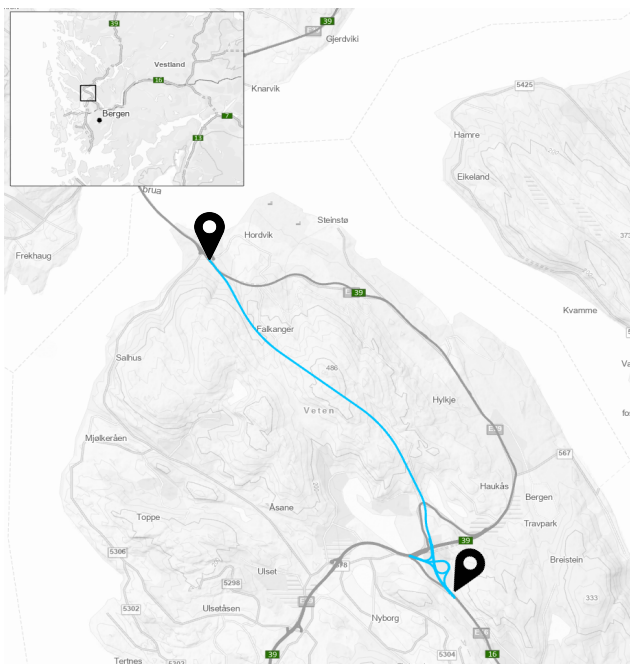
Prosjektet: Mål for prosjektet E39 Vågsbotn–Klauvaneset er å knytte Bergen og Nordhordland bedre sammen og være effektiv, sikker og forutsigbar transportforbindelse i regionen. Prosjektet inngår som del av E39 og framtidig Ringvei øst i Bergen.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e16e39arnaklauvaneset/>

Fakta

Strekning: E39
Kommuner: Bergen
Fylker: Vestland
Omfang: 7,5 km ny vei
Planstatus: Kommunedelplan
Finansiering: 22% bompengandelen

NTP: Omtalt som mulig prosjekt i andre periode NTP 22-33



Samfunns mål:

- en effektiv, sikker og forutsigbar transportforbindelse i riksvegnettet. Veianlegget skal samtidig avlaste dagens vegnett i Arna og Åsane bydel
- Målsettingen i Miljøløftet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange, skal legges til grunn
- Bidra til framtidig reduksjon i biltrafikk gjennom Bergen sentrum
- Eksisterende bruks- og verneverdier skal ivaretas slik at verdifulle områder ikke ødelegges eller bygges ned

Effektmål:

- Et sikkert transporttilbud for alle brukere
- Økt fremkommelighet og forutsigbarhet på hele strekningen for alle brukere
- Vegkapasitet
- Reduserer sårbarhet
- Ivareta bruks- og verneverdier

Reisetidsreduksjon:

4,8 min. for lette kjøretøy
4,4 min. for tunge kjøretøy

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]			Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Klimabane 2	Referansebane	Nullvekst			
-2518	-1 944	-1623	-0,4	-0,3	

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader (udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]	
			P50	Forventningsverdi
Trafikant- og transportbrukernytte	3 938		6 417	6 961
Operatøرنytte	0			
Det offentlige	-5 044			8 430
Samfunnet for øvrig	-838			

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering KU gjennomført på hele Arna - Vågsbotn - Klauvaneset. Det finnes derfor ingen vurdering av ikke-prissatte kun for denne strekningen. Konflikten i KU i all hovedsak i sør mellom Botn og Birkeland/Vågsbotn, dvs. på den delstrekningen som ikke ble vedtatt.

Landskapsbilde	Friluftsliv/by- og bygdelig	Naturmangfold	Kulturarv	Naturressurser
[Virkning 6]	[Virkning 7]	[Virkning 8]	[Virkning 9]	[Virkning 10]

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i	
				Verdifulle naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	17	67	0,4	0	102
Arealbruksendringer	10	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	52		-0,30	
Endret trafikkomfang	5	222	Lav bane	-1 919	Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge Grupper som opplever vesentlig forverring?
Totalt	33	341	Standard	-1 944	
I det norske klimaregnskapet	33	110	Høy bane	-1 981	Nei

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Prosjekt: E39 Ringvei øst, Vågsbotn - Klauvaneset

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Dagens E39 mellom Vågsbotn og Klauvaneset er ulykkesbelastet. Høy trafikk (ÅDT 18-25.000) og lav standard med en rekke direkte avkjørsler, bidrar også til kø og avviklingsproblemer. Fartsgrense er 60 og 70 km/t. Større deler av strekningen mangler tilfredsstillende gang- og sykkeltilbud. Dagens E39 oppleves som svært negativ for bomiljøet og begrenser muligheter for videre arealutvikling.

Tiltaksutløsende behov: Tiltaksutløsende behov er primært økt trafiksikkerhet og en mer effektiv og robust vegforbindelse mellom Bergen og Nordhordland.

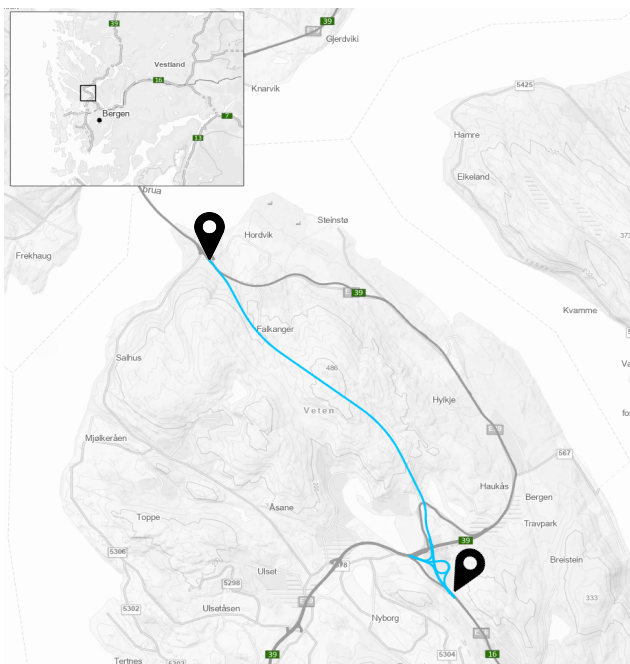
Prosjektet: Mål for prosjektet E39 Vågsbotn–Klauvaneset er å knytte Bergen og Nordhordland bedre sammen og være effektiv, sikker og forutsigbar transportforbindelse i regionen. Prosjektet inngår som del av E39 og framtidig Ringvei øst i Bergen.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e16e39arnaklauvaneset/>

Fakta

Strekning: E39
Kommuner: Bergen
Fylker: Vestland
Omfang: 7,5 km ny vei
Planstatus: Kommunedelplan
Finansiering: 22% bompengandelen

NTP: Omtalt som mulig prosjekt i andre periode NTP 22-33



Samfunns mål:

- en effektiv, sikker og forutsigbar transportforbindelse i riksvegnettet. Veianlegget skal samtidig avlaste dagens vegnett i Arna og Åsane bydel
- Målsettingen i Miljøløftet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange, skal legges til grunn
- Bidra til framtidig reduksjon i biltrafikk gjennom Bergen sentrum
- Eksisterende bruks- og verneverdier skal ivaretas slik at verdifulle områder ikke ødelegges eller bygges ned

Effektmål:

- Et sikkert transporttilbud for alle brukere
- Økt fremkommelighet og forutsigbarhet på hele strekningen for alle brukere
- Vegkapasitet
- Reduserer sårbarhet
- Ivareta bruks- og verneverdier

Reisetidsreduksjon:

4,8 min. for lette kjøretøy
4,4 min. for tunge kjøretøy

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]			Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Nullvekst	Referansebane	Høy bef. vekst			
-1623	-1 944	-1626	-0,4	-0,3	

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
			(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]	
Trafikant- og transportbrukernytte	3 938		P50	6 417
Operatøرنytte	0		Forventningsverdi	6 961
Det offentlige	-5 044		P85	8 430
Samfunnet for øvrig	-838			

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering: KU gjennomført på hele Arna - Vågsbotn - Klauvaneset. Det finnes derfor ingen vurdering av ikke-prissatte kun for denne strekningen. Konflikten i KU i all hovedsak i sør mellom Botn og Birkeland/Vågsbotn, dvs. på den delstrekningen som ikke ble vedtatt.

Landskapsbilde	Friluftsliv/by- og bygdelig	Naturmangfold	Kulturarv	Naturressurser
[Virkning 6]	[Virkning 7]	[Virkning 8]	[Virkning 9]	[Virkning 10]

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i	
				Verdifulle naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	17	67	0,4	0	102
Arealbruksendringer	10	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	52		-0,30	
Endret trafikkomfang	5	222	Lav bane	-1 919	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?
Totalt	33	341	Standard	-1 944	
I det norske klimaregnskapet	33	110	Høy bane	-1 981	Nei

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Prosjekt: E39 Ringvei øst, Vågsbotn - Klauvaneset Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Dagens E39 mellom Vågsbotn og Klauvaneset er ulykkesbelastet. Høy trafikk (ÅDT 18-25.000) og lav standard med en rekke direkte avkjørsler, bidrar også til kø og avviklingsproblemer. Fartsgrense er 60 og 70 km/t. Større deler av strekningen mangler tilfredsstillende gang- og sykkeltilbud. Dagens E39 oppleves som svært negativ for bomiljøet og begrenser muligheter for videre arealutvikling.

Tiltaksutløsende behov: Tiltaksutløsende behov er primært økt trafiksikkerhet og en mer effektiv og robust vegforbindelse mellom Bergen og Nordhordland.

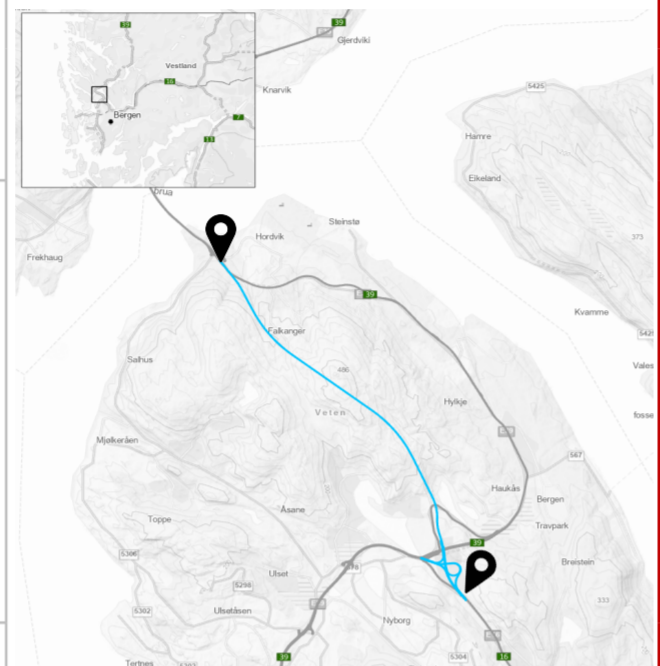
Prosjektet: Mål for prosjektet E39 Vågsbotn–Klauvaneset er å knytte Bergen og Nordhordland bedre sammen og være effektiv, sikker og forutsigbar transportforbindelse i regionen. Prosjektet inngår som del av E39 og framtidig Ringvei øst i Bergen.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e16e39arnaklauvaneset/>

Fakta

Strekning: E39
Kommuner: Bergen
Fylker: Vestland
Omfang: 7,5 km ny vei
Planstatus: Kommunedelplan
Finansiering: 22% bompengandelen

NTP: Omtalt som mulig prosjekt i andre periode NTP 22-33



Samfunns mål:

- en effektiv, sikker og forutsigbar transportforbindelse i riksvegnettet. Veianlegget skal samtidig avlaste dagens vegnett i Arna og Åsane bydel
- Målsettingen i Miljøloftet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange, skal legges til grunn
- Bidra til framtidig reduksjon i biltrafikk gjennom Bergen sentrum
- Eksisterende bruks- og verneverdier skal ivaretas slik at verdifulle områder ikke ødelegges eller bygges ned

Effekt mål:

- Et sikkert transporttilbud for alle brukere
- Økt fremkommelighet og forutsigbarhet på hele strekningen for alle brukere
- Vegkapasitet
- Reduserer sårbarhet
- Ivareta bruks- og verneverdier

Reisetidsreduksjon:

4,8 min. for lette kjøretøy
 4,4 min. for tunge kjøretøy

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]			Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Nullvekst	Referansebane	Høy bef. vekst			
-1623	-1 944	-1626	-0,4	-0,3	

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
			(udiskontert, inkl. mva)	[mill. NOK]
Trafikant- og transportbrukernytte	3 938		P50	6 417
Operatøرنytte	0		Forventningsverdi	6 961
Det offentlige	-5 044		P85	8 430
Samfunnet for øvrig	-838			

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering: KU gjennomført på hele Arna - Vågsbotn - Klauvaneset. Det finnes derfor ingen vurdering av ikke-prissatte kun for denne strekningen. Konfliktene i KU i all hovedsak i sør mellom Botn og Birkeland/Vågsbotn, dvs. på den delstrekningen som ikke ble vedtatt.

Landskapsbilde	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Naturmangfold	Kulturarv	Naturressurser
[Virkning 6]	[Virkning 7]	[Virkning 8]	[Virkning 9]	[Virkning 10]

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp, Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i Verdifullt naturområde	
				Verdifullt naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	17	67	0,4	0	102
Arealbruksendringer	10	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	52		-0,30	
Endret trafikkomfang	5	222	Lav bane	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?	
Totalt	33	341	Standard	Prosjekt i distriktsnorge	
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>33</i>	<i>110</i>	Høy bane	Nei	

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Fyll inn riktig PDB-nummer i den gule cella. Resten av boksen (grå celler) er formler med hjelpevariabler

PDB-nummer:	19-ve	Navn fra PDB:	E39 Vågsbotn-Klauvaneset
Reisetidsreduksjon, lette:	4,8	Distriktskommune	?
Reisetidsreduksjon, tunge:	4,4	Distr.andel tr.kost.	0

Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	28 %
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato		RTM 4,4		[må evt skrives manuelt]	
Prisår	2023	Beregningsverktøy - beregningsdato		EFFEKT 6.86		17-02-2023	

Fylle inn super-siden:

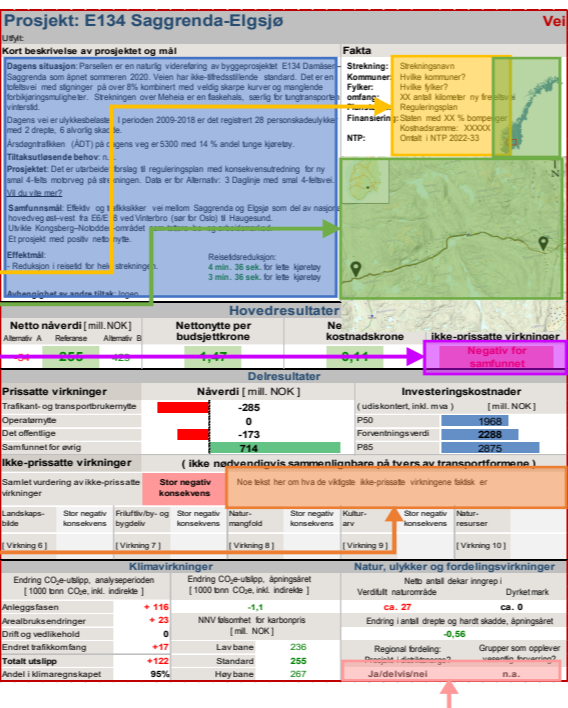
1) I *endelig versjon* vil det meste fylles ut automatisk fra NTP-arket med PDB-nummer, men ikke alt. Se under for hva som må fylles ut manuelt.

2) Fyll inn den øverste delen av supersiden manuelt. Dette gjelder:

- Kort beskrivelse av prosjektet og mål
- Fakta-opplysninger
- Kart fra TOS/Geodata (detaljert kart og plassering på norgeskart)

3) Fyll inn virkningene som ikke oppdateres automatisk manuelt. Dette gjelder:

- Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
- Beskrivende tekst om samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger
- "Regionale fordelingsvirkninger" + "Grupper som opplever vesentlig forverring"



Tekst er i hovedsak plassert i "tekstbokser" (ikke rett inn i celler). Dette gjør det lettere å justere størrelsen og plasseringen på boksene for å få teksten til å passe uten å måtte endre radhøyden eller kolonnebredden. Det gir også flere formatteringsmuligheter - for eksempel bruk av fonten "Arial narrow", som passer bra sammen med "Arial", men er smalere (det blir plass til mer tekst på samme linje).

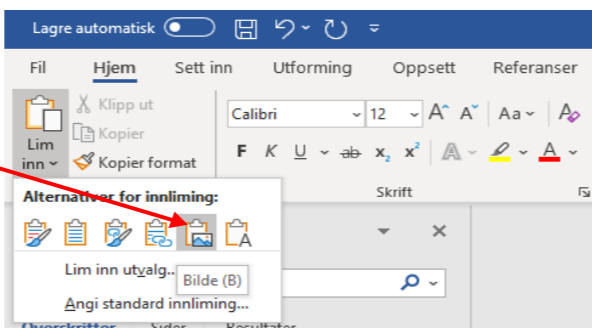
Hvordan sette super-siden inn i et word-dokument

- 1) Marker cellene for supersiden (B2-AO30), og trykk på kopier (ctrl + c)
- 2) Gå inn i et word-dokument, velg alternativer for innliming og lim inn som "Bilde"

Dette sørger for at det visuelle blir identisk med hvordan supersiden ser ut i Excel - gitt at man bruker **normalvisning** og **zoom-nivå på 100%** i Excel-arket.

Alternativt kan ulike utklippverktøy brukes, for eksempel "snipping tool". Det anbefales imidlertid å lime inn som bilde, for å sikre enhetlig presentasjon.

Merk at en ulempe ved å lime inn som bilde, er at URL-koblinger ikke vil fungere. Det er imidlertid ingen god måte å løse dette på så lenge man bruker programmene Excel og Word. Et alternativ kan være å sette inn URLen som hyperkobling direkte i word-fila.



Beskrivelse av supersidens elementer - veiledning for utfylling

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Statens prosjektmodell (Rundskriv R-108/19) krever at man for alle store statlige investerings-prosjekter gjennomfører en konseptvalgutredning (KVU). For å oppnå størst mulig ensartethet på tvers av prosjekter følger supersidens beskrivelse logikken i KVU. Denne må innledes med tre kapitler: 1. Problembeskrivelse 2. Behovsanalyse 3. Strategiske mål. I supersideformatet er dette strukturert i fem emner, som beskrives kort:

Dagens situasjon: Den nåværende situasjonen beskrives med fokus på dagens utfordringer og forventet utvikling. For veistrekingsprosjekter kan trafikkomfang for eksempel beskrives ved årsgjennsnittet oppdelt på person- og godskjøretøy, eller antall passasjerer og godsmengder per døgn for baneprosjekter.

Tiltakstilslående behov: Hvilke trafikale, miljømessige eller andre problemer og utfordringer som har ledet fram til det valgte løsningskonsept. Det skal logisk følge fra en behovsanalyse tidlig i utredningsfasen. Begrepet «prosjekttilslående behov» er intro-du-ert gjennom det praktiske arbeidet i tiden siden innføring av KS1. Med det prosjekt-utslående eller omfattende tiltakstilslående behov menes *det samfunnsbehovet som utløser planlegging av tiltak til et bestemt tidspunkt*. KVUens behovsanalyse skal også redegjøre for styrken av det prosjekttilslående behovet.

Prosjektet: Prosjektet er den konkrete fysiske utformingen, dimensjonering og plassering av løsningskonseptet. Eventuelle nye bompengetakster eller billettprisinderinger i forhold til dagens situasjon kan også være relevant informasjon. Til slutt en lenke-henvisning til nettside med mer informasjon.


Samfunns mål: Statens prosjektmodell operer med to nivåer av strategiske mål: Samfunns mål og effektmål. Samfunns målet skal gi den overordnede begrunnelsen for prosjektet. Supersiden skal for samfunns mål beskrive prosjektets forventede virkninger for samfunnet.

Effektmål: Effektmålene skal beskrive hvilke prosjektspesifikke virkninger som søkes oppnådd for brukerne. På supersiden begrenses effektmålbeskrivelsen til de viktigste virkningene, som ofte vil være mobilitetsforbedringer. Da samsvarer det med det over-ordnede NTP-målet "Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet" og i mange tilfeller med indikatorene "endring i reisetid" og/eller "oppetid på riksveinettet og driftsstabilitet for person- og godstog". Presentasjonen av prosjektets viktigste effek-ter (maks. 3) må være så relaterbare som mulig ved å gi den kvantifiserte effekten for den enkelte trafikanten, snarere enn en aggregert effekt per år eller for hele analyse-perioden, da den siste type tall er vesentlig vanskeligere å forholde seg til. Eksempler på bruker-orienterte effektmål:

- «En reisende får redusert sin reisetid med 20 minutter på denne strekningen»
 - «En reisende får økt bevegelsesfrihet og lavere forventet ventetid på stasjon ved at frekvensen per time doubles»
 - «Tiltaket vil motvirke kødannelse i rushtiden og forventes å spare en bilist for 10 minutter per reise i rushtiden, gitt begrenset trafikkvekst».
- I andre tilfeller kan de viktigste effektene være redusert ulykkesrisiko eller hensyn natur og miljø. Da må det være disse effektene som beskrives i dette feltet

Avhengighet av andre tiltak: I tilfeller hvor gjennomføringen av (og/eller vesentlige nyttevirkinger av) prosjektet / effektpakken er avhengig av gjennomføringen av andre tiltak, må dette fremgå. Supersiden skal ikke gi et falskt bilde av at et prosjekt/en effekt-pakke står på egne ben hvis dette ikke er tilfellet.

Fakta

Disse opplysninger kan gis for alle prosjekttypene, men enhetene for strekning og omfang kan være forskjellig. Prosjektets størrelse og også visualiseres på et kart for hurtig identifikasjon av prosjektets og dermed nyttevirknings lokaliserings. Kartutsnittet bør markeres med rød firkant () på et kart over hele Norge for overblikk for de som ikke er kjent med lokalområdet.

Strekning/Område: Her skal det opplyses entydig hvilke(n) vei(er), hvilke(n) togstrekning(er) eller hvilke(t) havneområde(r) som prosjektet/pakken angår

Kommuner: Her skal det opplyses om hvilke(n) kommune(r) prosjektet/pakken angår

Fylker: Her skal det opplyses om hvilke(n) fylke(r) prosjektet/pakken angår

Omfang: Her skal det opplyses om størrelsesordenen på prosjektet, f.eks. antall kilo-meter med veg eller togspor, eller andre nøkkelindikatorer på prosjektets størrelse.

Planstatus: Her skal det opplyses om hvilken fase i planleggingen prosjektet er i (alter-na-tivt hvilke forskjellige planfaser de ulike prosjektene i effektpakken er i), f.eks. utredningsfase, forprosjekt, kommune(del)plan, reguleringsplan.

Finansiering: Hvem finansierer prosjektet. Staten vil typisk være involvert. Bompenger kan også være en del av prosjektet. Da bør det angis hvilken andel av investerings-kostnadene, som er forutsatt finansiert av bompenger.

Kostnadsrammen: Kostnadsnivået som utgjør den øverste grensen på fullmakten gitt av Stortinget. Det utgjør det øvre finansielle tak for prosjektet, og vil normalt dimensjoneres til P85 fratrukket prosjektets kuttliste. Til sammenlikning er styringsrammen er det kostnadsnivå utøvende etat forventes å levere prosjektet for. Den settes normalt til P50. Dersom det foreligger spesielle forhold som taler for å fravike hovedregelen for kostnads- og styringsramme, må dette begrunnes. (Finansdepartementet, 2019, Avsnitt 8.2).

NTP: Her skal det opplyses om hvilken status prosjektet/effektpakken har i gjeldende NTP, f.eks. om det er omtalt, fullfinansiert etc.

Hovedresultater

Netto nåverdi: Beregnet som nåverdien av alle nyttevirkinger (f.eks. tidsbesparelser) minus nåverdien av alle kostnadsvirkinger (f.eks. kostnader til investeringer, drift og vedlikehold) gjennom prosjektets levetid. Dette tallet viser hvorvidt summen av alle prissatte virkninger peker mot at prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt eller ikke. Det gir en indikasjon på om fordelene i sum veier opp for ulempene og dermed bidrar til økt velferd i samfunnet. Tre nivåer for netto nåverdi fylles ut:

- Referanse: Netto nåverdi fra nytte-kostnadsberegningen i referansebanen
- Alternativ A: Netto nåverdi fra en nytte-kostnadsberegning i en alternativ referansebane (ikke bestemt hvilken enda)
- Alternativ B: Netto nåverdi fra en nytte-kostnadsberegning i en alternativ referansebane (ikke bestemt hvilken enda)

Netto nytte per budsjettkrone: Netto nåverdi av prosjektet delt på nåverdien av endring i offentlig budsjettbehov. Offentlig budsjettbehov inkluderer investerings- og drifts- og vedlikeholdskostnader, samt endring i bom-inntekter, skatte- og avgiftsinntekter og overføringer til og fra kollektiv- og fergeselskaper, osv. Gir en indikasjon på lønnsomheten per krone som følge av bruken av de offentlige budsjett-mid-lene, og er sammenliknbar på tvers av små og store prosjekter.

Netto nytte per kostnadskrone: Netto nåverdi av prosjektet delt på nåverdien av kostnader knyttet til investeringer, drift og vedlikehold. NNK gir en indikasjon på prosjektets lønnsomhet relativt til prosjektets størrelse, uten motregning av eventuelle inntekter fra bompenger, overføringer eller endringer i skatte- og avgiftsinntekter.

Samlet vurdering inklusiv ikke-prissatte virkninger: I prioriteringsoppdraget skriver Samferdselsdepartementet "Virksomheten skal også gi en samlet vurdering av den samlede samfunnsøkonomiske lønnsomheten av tiltaket basert på både prissatte og ikke-prissatte virkninger". Det ikke er faglig grunnlag for å foreta en slik vurdering på en objektiv eller metodisk transparent måte. Derfor må vurderingen av om prosjektet samlet er positiv eller negativ for samfunnet foretas med et element av subjektivitet og implisitt verdsetting. Det foreslås én av fire verdier:

- Positiv for samfunnet
- Negativ for samfunnet
- Nøytral
- Usikker

Delresultater - prissatte virkninger

Summen av disse fire tallene summeres til "netto nåverdi". De fire tallene viser nytte- og kostnadsvirkinger, separat for fire ulike grupper:

Trafikanter og transportbrukere: Viser hvor mye bedre trafikanter og trans-portbrukere forventes å få det som følge av prosjektet (f.eks. økt framkommelighet, tidsbesparelser, færre ulempekostnader ved ferjetransport, helseeffekter knyttet til sykkel og gange o.l.). Nyttien til trafikanter og transportbrukere er bare en delmengde av den totale beregningen av samfunnsnyttien.

Operatører: Viser hvordan inntekter og kostnader fordeler seg på offentlig konsesjon-erte operatører i transportsektoren; kollektivoperatører, togselskap, bompengeselskap, ferjeselskap og havner. Denne kategorien inneholder poster som ofte går mot hver-andre, slik at totaleffekten for operatører ofte vil bli null. Eksempelvis vil overskudd i bompengeselskaper vil bli overført til 'Det offentlige'.

Det offentlige: Viser netto effekt som prosjektet har på offentlige budsjetter gjennom prosjektets levetid, som investeringskostnader, kostnader til drift og vedlikehold, avgiftsinntekter (for eksempel drivstoffavgifter) og endringer i overføringer til eller fra operatører (for eksempel kollektivselskap).

Samfunnet for øvrig: Viser netto effekt prosjektet har for samfunnet utenfor transport-sektoren, hovedsakelig endringer i ulykkeskostnader, forurensningskostnader og effekti-vitetstap knyttet til skattefinansiering av prosjektkostnadene.

Delresultater - investeringskostnader

Kostnadene knyttet til å realisere prosjektet. Disse kostnader vil være en del av de prissatte virkningene for 'Det offentlige'. Det vil alltid være usikkerhet knyttet til slike anslag på invester-ingskostnader, så derfor er det informativt å oppgi tre forskjellige nøkkel tall for investerings-kostnaden, som alle tas fram ved bruk av anslagsmetoden (SVV Håndbok R764):

P50: P50-estimatet er styringsramme (referanseestimat) og har 50% sannsynlighet for å unngå overskridelse. Beløpet er basissetimat med et forventet tillegg. Dette forventede tillegget regnes ofte fram gjennom simulering av ulike kostnadsutfall for prosjektet, hvor P50 representerer det 50. persentilet i beregningen av kostnadsutfall. I beregning-ingen av kostnadsestimater legges gjerne et usikkerhetsspenn på kostnadspostene og man legger inn sannsynligheter for usikre hendelser.

Forventningsverdi: Forventningsverdien er det investeringskostnadstallet som inngår i samfunnsøkonomiske analysen. Den formelle definisjonen er gjennomsnittet av alle potensielle verdier kostnaden kan ta, vektet med sannsynligheten for å observere akkurat disse verdiene. For P50 er det like høy sannsynlighet med budsjettoverskridelse som -underskridelse. Men siden kostnaden ved en overskridelse typisk er høyere enn besparelsen ved en underskridelse, vil forventningsverdien typisk være høyere enn P50-estimatet.

P85: P85-estimatet regnes for å ha 85% sannsynlighet for å unngå overskridelse. Beløpet kan forstås som en øvre kostnadsramme og inkluderer en post for uforutsette kostnader (usikker-hets-avsetning) på toppen av P50. P85 regnes ut gjennom samme simuleringssøvelse som P50, hvor P85 representerer det 85. persentilet i beregningen av kostnadsutfall. P85 fratrukket en kuttliste vil normalt svare til kostnadsrammen (se "kostnadsrammen" under "fakta"). P85 vil normalt være det høyeste kostnadsestimater, men det er også teoretisk mulig at P85 er lavere enn forventningsverdien.

Delresultater - ikke-prissatte virkninger

Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger:

Virkninger 1-5:

Virkninger 6-10:

Klimavirkninger

Endring CO2-utslipp hele analyseperioden: Total endring i CO2-utslipp som følge av tiltaket, både direkte og indirekte utslipp over alle år i analyseperioden.

Anleggsfasen

Arealbruksendringer

Drift- og vedlikehold

Endret trafikkomfang

Totalt utslipp

Andel i klimaregnskapet

Endring i CO2e-utslipp, åpningsåret

NNV følsomhet for karbonpris

- Lav karbonprisbane

- Standard

- Høy karbonprisbane

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Netto antall dekar inngrep i verdifullt naturområde

Netto antall dekar inngrep i dyrket mark

Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret

Regional fordeling: prosjekt i distriktsnorge

Grupper som opplever vesentlig forverring

Prosjekt: E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: E39 er en viktig transportåre. Vei forbindelsen mellom Ådland og Sveгатjørn har flere ferjestrekninger og har varierende veistandard som gjør at reisetiden er lang.

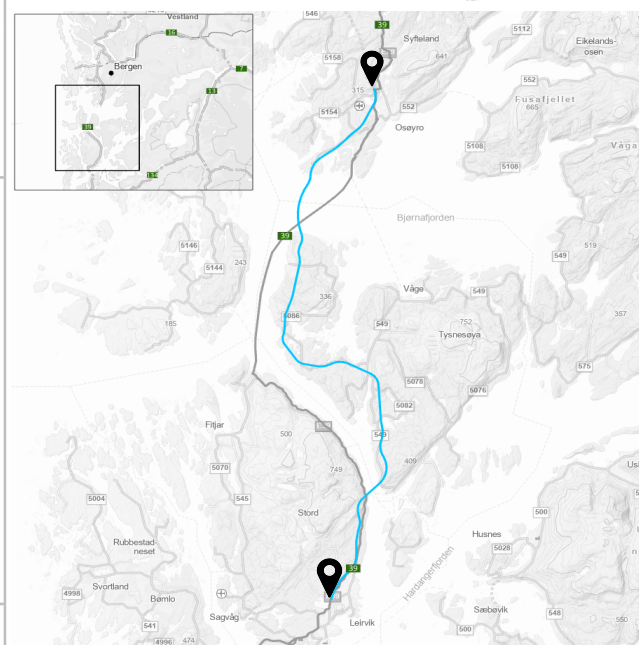
Tiltaksutløsende behov: Ny E39 mellom Ådland og Sveгатjørn skal gi en enklere, tryggere og raskere reisevei for trafikanter og næringsliv.

Prosjektet: Den nye veien blir planlagt som en ferjefri, firefelts motorvei med en fartsgrense på 110 km/t. Det vurderes å gå ned på veistandard for 90 og 100 km/t. Ny vei er planlagt fra Ådland i Stord kommune i sør via bru over Langenuen. Videre nordover på vestsiden av Tysnes til bru over Bjørnafjorden og i tunnel til Kolskogen i Bjørnafjorden kommune, der blir veien koblet sammen med E39 Sveгатjørn-Rådal.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39stordos/>

Fakta

Strekning: E39
Kommuner: Stord, Tysnes,
Fylker: Bjørnafjorden
Omfang: 55 km ny vei
Planstatus: Statlig reguleringsplan under arbeid
Finansiering: 29% bompengandelen Omtalt i NTP 22-33
NTP:



Samfunns mål: Samfunns målet fra KVV E39 Akdsal - Bergen ble godkjent av Samferdselsdepartementet, er videreført fra kommunedelplanen til reguleringsplan: "Haugalandet og Sunnhordland skal i 2040 være knyttet nærmere sammen med Midthordland, og Stavanger og Bergensområdet skal i 2040 være knyttet nærmere sammen"

Effektmål:

- Kortere reisetid
- Bedre mobilitet mellom de involverte kommunene
- Ingen møteulykker og lavere ulykkesfrekvens
- Gående/syklende på nye bruer over Langenuen og Bjørnafjorden

Reisetidsreduksjon:

48,6 min. for lette kjøretøy
42,9 min. for tunge kjøretøy

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]			Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Klimabane 2	Referansebane	Nullvekst			
-1477	1 935	1 731	0,1	0,0	Stor negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte	31 053		(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]	
Operatørnytte	-225		P50	45 934
Det offentlige	-23 229		Forventningsverdi	46 393
Samfunnet for øvrig	-5 664		P85	54 997

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering Det er gjennomført ny KU-vurdering av brulanding i nord, det er derfor to KU på strekningen. De største konfliktene er knyttet til delstrekning Ådland-Gjøvåg, derfor presenteres denne. De største konfliktene er naturmangfold, kulturarv og naturressurser. Samferdselsdepartementet har bestilt utredningen om økologisk kompensasjon. Skal inngå i saksutredningen når KDD vedtar reguleringsplanen og som grunnlag for eventuell avgjørelse om økologisk kompensasjon.

Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Middels negativ konsekvens	Naturmangfold	Stor negativ konsekvens	Kulturarv	Stor negativ konsekvens	Naturressurser	Stor negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i	
				Verdifullt naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	156	595	6,6	87,9	364
Arealbruksendringer	599	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	83		-0,31	
Endret trafikkomfang	374	-1036	Lav bane	2 276	Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge
Totalt	1129	-358	Standard	1 935	
I det norske klimaregnskapet	1129	327	Høy bane	-59	Nei

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Elferge ligger til grunn for beregningene

Prosjekt: E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: E39 er en viktig transportåre. Veiforbindelsen mellom Ådland og Svegatjørn har flere ferjestrekninger og har varierende veistandard som gjør at reisetiden er lang.

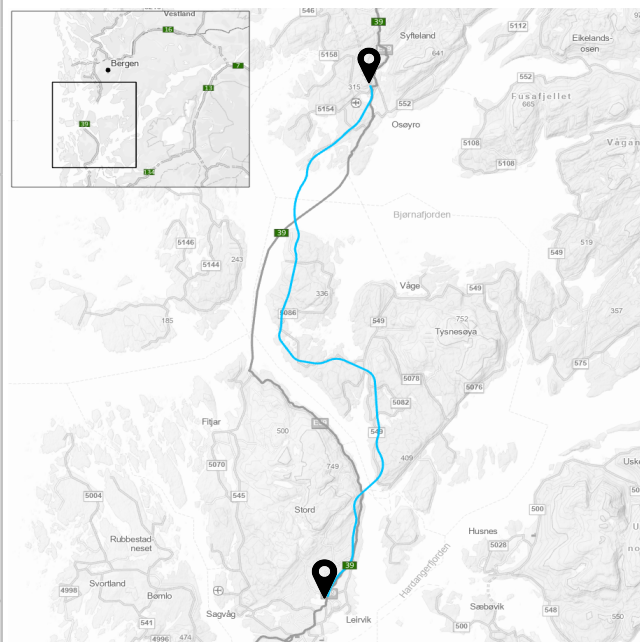
Tiltaksutløsende behov: Ny E39 mellom Ådland og Svegatjørn skal gi en enklere, tryggere og raskere reisevei for trafikanter og næringsliv.

Prosjektet: Den nye veien blir planlagt som en ferjefri, firefelts motorvei med en fartsgrense på 110 km/t. Det vurderes å gå ned på veistandard for 90 og 100 km/t. Ny vei er planlagt fra Ådland i Stord kommune i sør via bru over Langenuen. Videre nordover på vestsiden av Tysnes til bru over Bjørnafjorden og i tunnel til Kolskøgen i Bjørnafjorden kommune, der blir veien koblet sammen med E39 Svegatjørn-Rådal.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39stordos/>

Fakta

Strekning: E39
Kommuner: Stord, Tysnes,
Fylker: Bjørnafjorden
Omfang: 55 km ny vei
Planstatus: Statlig reguleringsplan under arbeid
Finansiering: 29% bompengandelen
 Omtalt i NTP 22-33
NTP:



Samfunns mål: Samfunns målet fra KVV E39 Akdsal - Bergen ble godkjent av Samferdselsdepartementet, er videreført fra kommunedelplanen til reguleringsplan: "Haugalandet og Sunnhordland skal i 2040 være knyttet nærmere sammen med Midthordland, og Stavanger og Bergensområdet skal i 2040 være knyttet nærmere sammen"

Effektmål:

- Kortere reisetid
- Bedre mobilitet mellom de involverte kommunene
- Ingen møteulykker og lavere ulykkesfrekvens
- Gående/syklende på nye bruer over Langenuen og Bjørnafjorden

Reisetidsreduksjon:

min. for lette kjøretøy
 min. for tunge kjøretøy

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]			Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Nullvekst	Referansebane	Høy bef.vekst			
1731	1 935	4 776	0,1	0,0	Stor negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader (udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]	
Trafikant- og transportbrukernytte	31 053		P50	45 934
Operatørnytte	-225		Forventningsverdi	46 393
Det offentlige	-23 229		P85	54 997
Samfunnet for øvrig	-5 664			

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering Det er gjennomført ny KU-vurdering av brulanding i nord, det er derfor til KU på strekningen. De største konfliktene er knyttet til delstrekning Ådland-Gjøvåg, derfor presenteres denne. De største konfliktene er naturmangfold, kulturarv og naturressurser. Samferdselsdepartementet har bestilt utredningen om økologisk kompensasjon. Skal inngå i saksutredningen når KDD vedtar reguleringsplanen og som grunnlag for eventuell avgjørelse om økologisk kompensasjon.

Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Middels negativ konsekvens	Naturmangfold	Stor negativ konsekvens	Kulturarv	Stor negativ konsekvens	Naturressurser	Stor negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i	
				Verdifulle naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	156	595	6,6	87,9	364
Arealbruksendringer	599	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	83		-0,31	
Endret trafikkomfang	374	-1036	Lav bane	2 276	Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge Grupper som opplever vesentlig forverring?
Totalt	1129	-358	Standard	1 935	
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	1129	327	Høy bane	-59	Nei

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Elferge ligger til grunn for beregningene

Prosjekt: E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: E39 er en viktig transportåre. Vei forbindelsen mellom Ådland og Svegatjørn har flere ferjestrekninger og har varierende veistandard som gjør at reisetiden er lang.

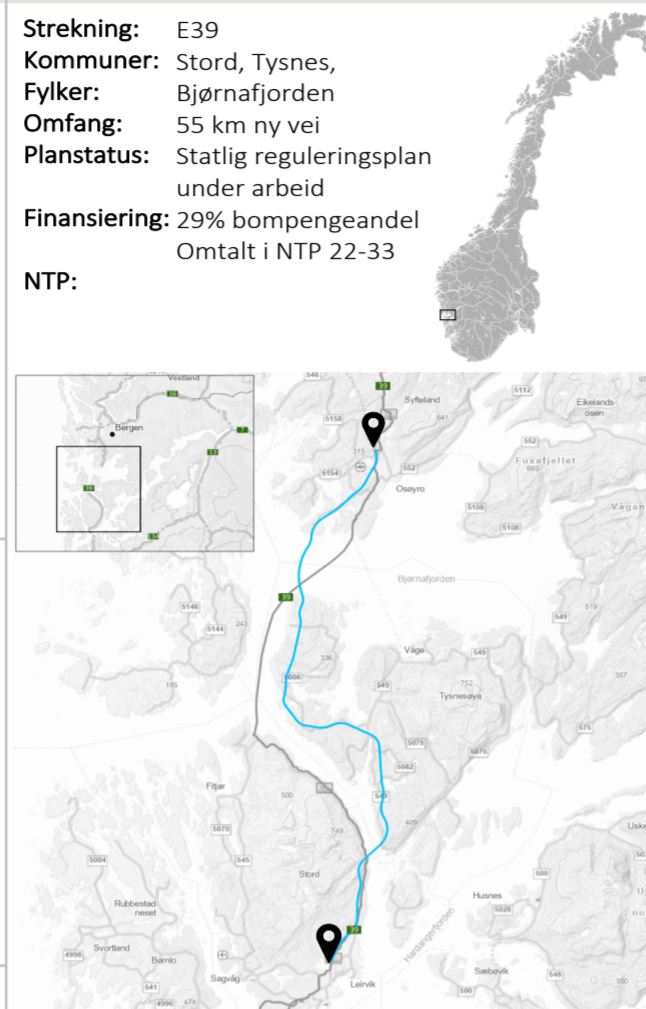
Tiltaksutløsende behov: Ny E39 mellom Ådland og Svegatjørn skal gi en enklere, tryggere og raskere reisevei for trafikanter og næringsliv.

Prosjektet: Den nye veien blir planlagt som en ferjefri, firefelts motorvei med en fartsgrense på 110 km/t. Det vurderes å gå ned på veistandard for 90 og 100 km/t. Ny vei er planlagt fra Ådland i Stord kommune i sør via bru over Langenuen. Videre nordover på vestsiden av Tysnes til bru over Bjørnafjorden og i tunnel til Kolskogen i Bjørnafjorden kommune, der blir veien koblet sammen med E39 Svegatjørn-Rådal.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39stordos/>

Fakta

Strekning: E39
Kommuner: Stord, Tysnes, Bjørnafjorden
Fylker: Bjørnafjorden
Omfang: 55 km ny vei
Planstatus: Statlig reguleringsplan under arbeid
Finansiering: 29% bompengandelen Omtalt i NTP 22-33
NTP:



Samfunns mål: Samfunns målet fra KVV E39 Aksdal - Bergen ble godkjent av Samferdselsdepartementet, er videreført fra kommunedelplanen til reguleringsplan: "Haugalandet og Sunnhordland skal i 2040 vere knyttet nærmere sammen med Midthordland, og Stavanger og Bergensområdet skal i 2040 vere knyttet nærmere sammen"

Effekt mål:

- Kortere reisetid
- Bedre mobilitet mellom de involverte kommunene
- Ingen møteulykker og lavere ulykkesfrekvens
- Gående/syklende på nye bruer over Langenuen og Bjørnafjorden

Reisetidsreduksjon:

48,6 min. for lette kjøretøy
42,9 min. for tunge kjøretøy

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]			Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Nullvekst	Referansebane	Høy bef.vekst			
1731	1 935	4 776	0,1	0,0	Stor negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
			(udiskontert, inkl. mva)	[mill. NOK]
Trafikant- og transportbrukernytte	31 053		P50	45 934
Operatørnytte	-225		Forventningsverdi	46 393
Det offentlige	-23 229		P85	54 997
Samfunnet for øvrig	-5 664			

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering Det er gjennomført ny KU-vurdering av brulanding i nord, det er derfor to KU på strekningen. De største konfliktene er knyttet til delstrekning Ådland-Gjøvåg, derfor presenteres denne. De største konfliktene er naturmangfold, kulturarv og naturressurser. Samferdselsdepartementet har bestilt utredningen om økologisk kompensasjon. Skal inngå i saksutredningen når KDD vedtar reguleringsplanen og som grunnlag for eventuell avgjørelse om økologisk kompensasjon.

Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Middels negativ konsekvens	Naturmangfold	Stor negativ konsekvens	Kulturarv	Stor negativ konsekvens	Naturressurser	Stor negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp, Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i Verdifullt naturområde	
				Verdifullt naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	156	595	6,6	87,9	364
Arealbruksendringer	599	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	83		-0,31	
Endret trafikkomfang	374	-1036	Lav bane	2 276	Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge
Totalt	1129	-358	Standard	1 935	Grupper som opplever vesentlig forverring?
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	1129	327	Høy bane	-59	Nei

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Fyll inn riktig PDB-nummer i den gule cella. Resten av boksen (grå celler) er formler med hjelpevariabler

PDB-nummer:	105-ve	Navn fra PDB:	E39 Ådland-Svegatjørn
Reisetidsreduksjon, lette:	48,6	Distriktskommune	?
Reisetidsreduksjon, tunge:	42,9	Distr.andel tr.kost.	0

Elferge ligger til grunn for beregningene

Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	0 %
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato		RTM 4,4		[må evt skrives manuelt]	
Prisår	2023	Beregningsverktøy - beregningsdato		EFFEKT 6.86		02-03-2023	

Fylle inn super-siden:

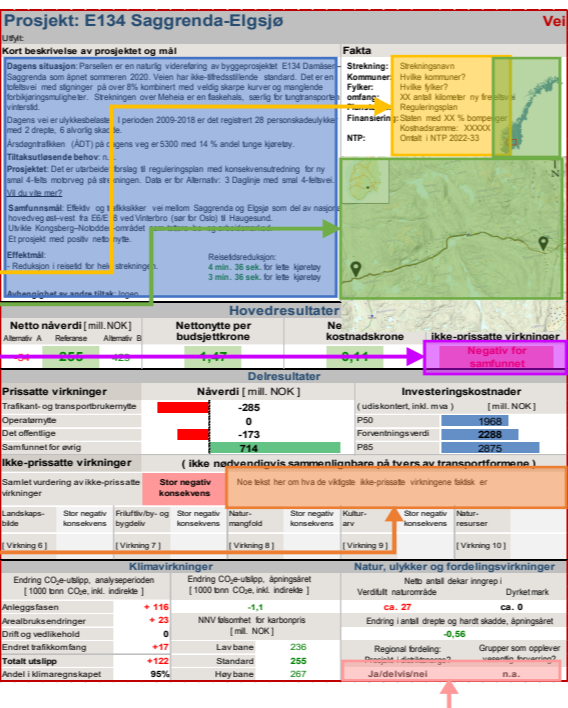
1) I *endelig versjon* vil det meste fylles ut automatisk fra NTP-arket med PDB-nummer, men ikke alt. Se under for hva som må fylles ut manuelt.

2) Fyll inn den øverste delen av supersiden manuelt. Dette gjelder:

- Kort beskrivelse av prosjektet og mål
- Fakta-opplysninger
- Kart fra TOS/Geodata (detaljert kart og plassering på norgeskart)

3) Fyll inn virkningene som ikke oppdateres automatisk manuelt. Dette gjelder:

- Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
- Beskrivende tekst om samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger
- "Regionale fordelingsvirkninger" + "Grupper som opplever vesentlig forverring"



Tekst er i hovedsak plassert i "tekstbokser" (ikke rett inn i celler). Dette gjør det lettere å justere størrelsen og plasseringen på boksene for å få teksten til å passe uten å måtte endre radhøyden eller kolonnebredden. Det gir også flere formatteringsmuligheter - for eksempel bruk av fonten "Arial narrow", som passer bra sammen med "Arial", men er smalere (det blir plass til mer tekst på samme linje).

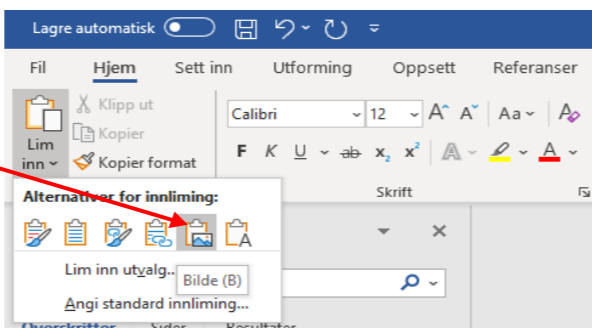
Hvordan sette super-siden inn i et word-dokument

- 1) Marker cellene for supersiden (B2-AO30), og trykk på kopier (ctrl + c)
- 2) Gå inn i et word-dokument, velg alternativer for innliming og lim inn som "Bilde"

Dette sørger for at det visuelle blir identisk med hvordan supersiden ser ut i Excel - gitt at man bruker **normalvisning** og **zoom-nivå på 100%** i Excel-arket.

Alternativt kan ulike utklippverktøy brukes, for eksempel "snipping tool". Det anbefales imidlertid å lime inn som bilde, for å sikre enhetlig presentasjon.

Merk at en ulempe ved å lime inn som bilde, er at URL-koblinger ikke vil fungere. Det er imidlertid ingen god måte å løse dette på så lenge man bruker programmene Excel og Word. Et alternativ kan være å sette inn URLen som hyperkobling direkte i word-fila.



Beskrivelse av supersidens elementer - veiledning for utfylling

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Statens prosjektmodell (Rundskriv R-108/19) krever at man for alle store statlige investerings-prosjekter gjennomfører en konseptvalgutredning (KVU). For å oppnå størst mulig ensartethet på tvers av prosjekter følger supersidens beskrivelse logikken i KVU. Denne må innledes med tre kapitler: 1. Problembeskrivelse 2. Behovsanalyse 3. Strategiske mål. I supersideformatet er dette strukturert i fem emner, som beskrives kort:

Dagens situasjon: Den nåværende situasjonen beskrives med fokus på dagens utfordringer og forventet utvikling. For veistrekingsprosjekter kan trafikkmengde for eksempel beskrives ved årsgjennsnittet oppdelt på person- og godskjøretøy, eller antall passasjerer og godsmengder per døgn for baneprosjekter.

Tiltakstilførende behov: Hvilke trafikale, miljømessige eller andre problemer og utfordringer som har ledet fram til det valgte løsningskonsept. Det skal logisk følge fra en behovsanalyse tidlig i utredningsfasen. Begrepet «prosjekttilførende behov» er intro-du-ert gjennom det praktiske arbeidet i tiden siden innføring av KS1. Med det prosjekt-utlås-ende eller omfattende tiltakstilførende behov menes *det samfunnsbehovet som utløser planlegging av tiltak til et bestemt tidspunkt*. KVUens behovsanalyse skal også redegjøre for styrken av det prosjekttilførende behovet.

Prosjektet: Prosjektet er den konkrete fysiske utformingen, dimensjonering og plassering av løsningskonseptet. Eventuelle nye bompengetakster eller billettpriserendringer i forhold til dagens situasjon kan også være relevant informasjon. Til slutt en lenke-henvisning til nettside med mer informasjon.


Samfunns mål: Statens prosjektmodell operer med to nivåer av strategiske mål: Samfunns mål og effektmål. Samfunns målet skal gi den overordnede begrunnelsen for prosjektet. Supersiden skal for samfunns mål beskrive prosjektets forventede virkninger for samfunnet.

Effektmål: Effektmålene skal beskrive hvilke prosjektspesifikke virkninger som søkes oppnådd for brukerne. På supersiden begrenses effektmålbeskrivelsen til de viktigste virkningene, som ofte vil være mobilitetsforbedringer. Da samsvarer det med det over-ordnede NTP-målet "Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet" og i mange tilfeller med indikatorene "endring i reisetid" og/eller "oppetid på riksveinettet og driftsstabilitet for person- og godstog". Presentasjonen av prosjektets viktigste effek-ter (maks. 3) må være så relaterbare som mulig ved å gi den kvantifiserte effekten for den enkelte trafikanten, snarere enn en aggregert effekt per år eller for hele analyse-perioden, da den siste type tall er vesentlig vanskeligere å forholde seg til. Eksempler på bruker-orienterte effektmål:

- «En reisende får redusert sin reisetid med 20 minutter på denne strekningen»
 - «En reisende får økt bevegelsesfrihet og lavere forventet ventetid på stasjon ved at frekvensen per time doubles»
 - «Tiltaket vil motvirke kødannelse i rushtiden og forventes å spare en bilist for 10 minutter per reise i rushtiden, gitt begrenset trafikkvekst».
- I andre tilfeller kan de viktigste effektene være redusert ulykkesrisiko eller hensyn natur og miljø. Da må det være disse effektene som beskrives i dette feltet

Avhengighet av andre tiltak: I tilfeller hvor gjennomføringen av (og/eller vesentlige nyttevirkingene av) prosjektet / effektpakken er avhengig av gjennomføringen av andre tiltak, må dette fremgå. Supersiden skal ikke gi et falskt bilde av at et prosjekt/en effekt-pakke står på egne ben hvis dette ikke er tilfellet.

Fakta

Disse opplysninger kan gis for alle prosjekttypene, men enhetene for strekning og omfang kan være forskjellig. Prosjektets størrelse og også visualiseres på et kart for hurtig identifikasjon av prosjektets og dermed nyttevirkingens lokalisering. Kartutsnittet bør markeres med rød firkant () på et kart over hele Norge for overblikk for de som ikke er kjent med lokalområdet.

Strekning/Område: Her skal det opplyses entydig hvilke(n) vei(er), hvilke(n) togstrek-ning(er) eller hvilke(t) haveområde(r) som prosjektet/pakken angår

Kommuner: Her skal det opplyses om hvilke(n) kommune(r) prosjektet/pakken angår

Fylker: Her skal det opplyses om hvilke(n) fylke(r) prosjektet/pakken angår

Omfang: Her skal det opplyses om størrelsesordenen på prosjektet, f.eks. antall kilo-meter med veg eller togspor, eller andre nøkkelindikatorer på prosjektets størrelse.

Planstatus: Her skal det opplyses om hvilken fase i planleggingen prosjektet er i (alter-na-tivt hvilke forskjellige planfaser de ulike prosjektene i effektpakken er i), f.eks. utred-ningsfase, forprosjekt, kommune(del)plan, reguleringsplan.

Finansiering: Hvem finansierer prosjektet. Staten vil typisk være involvert. Bompenger kan også være en del av prosjektet. Da bør det angis hvilken andel av investerings-kostnadene, som er forutsatt finansiert av bompenger.

Kostnadsrammen: Kostnadsnivået som utgjør den øverste grensen på fullmakten gitt av Stortinget. Det utgjør det øvre finansielle tak for prosjektet, og vil normalt dimen-sjo-neres til P85 fratrukket prosjektets kuttliste. Til sammenlikning er *styringsrammen* er det kostnadsnivå utøvende etat forventes å levere prosjektet for. Den settes normalt til P50. Dersom det foreligger spesielle forhold som taler for å fravike hovedregelen for kostnads- og styringsramme, må dette begrunnes. (Finansdepartementet, 2019, Avsnitt 8.2).

NTP: Her skal det opplyses om hvilken status prosjektet/effektpakken har i gjeldende NTP, f.eks. om det er omtalt, fullfinansiert etc.

Hovedresultater

Netto nåverdi: Beregnet som nåverdien av alle nyttevirkinger (f.eks. tidsbesparelser) minus nåverdien av alle kostnadsvirkinger (f.eks. kostnader til investeringer, drift og vedlikehold) gjennom prosjektets levetid. Dette tallet viser hvorvidt summen av alle prissatte virkninger peker mot at prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt eller ikke. Det gir en indikasjon på om fordelene i sum veier opp for ulempene og dermed bidrar til økt velferd i samfunnet. Tre nivåer for netto nåverdi fylles ut:

- Referanse: Netto nåverdi fra nytte-kostnadsberegningen i referansebanen
- Alternativ A: Netto nåverdi fra en nytte-kostnadsberegning i en alternativ referansebane (ikke bestemt hvilken enda)
- Alternativ B: Netto nåverdi fra en nytte-kostnadsberegning i en alternativ referansebane (ikke bestemt hvilken enda)

Netto nytte per budsjettkrone: Netto nåverdi av prosjektet delt på nåverdien av endring i offentlig budsjettbehov. Offentlig budsjettbehov inkluderer investerings- og drifts- og vedlikeholdskostnader, samt endring i bom-inntekter, skatte- og avgiftsinntekter og overføringer til og fra kollektiv- og fergeselskaper, osv. Gir en indikasjon på lønnsomheten per krone som følge av bruken av de offentlige budsjett-mid-lene, og er sammenliknbar på tvers av små og store prosjekter.

Netto nytte per kostnadskrone: Netto nåverdi av prosjektet delt på nåverdien av kostnader knyttet til investeringer, drift og vedlikehold. NNK gir en indikasjon på prosjektets lønnsomhet relativt til prosjektets størrelse, uten motregning av eventuelle inntekter fra bompenger, overføringer eller endringer i skatte- og avgiftsinntekter.

Samlet vurdering inklusiv ikke-prissatte virkninger: I prioriteringsoppdraget skriver Samferdselsdepartementet "Virksomheten skal også gi en samlet vurdering av den samlede samfunnsøkonomiske lønnsomheten av tiltaket basert på både prissatte og ikke-prissatte virkninger". Det ikke er faglig grunnlag for å foreta en slik vurdering på en objektiv eller metodisk transparent måte. Derfor må vurderingen av om prosjektet samlet er positiv eller negativ for samfunnet foretas med et element av subjektivitet og implisitt verdisetting. Det foreslås én av fire verdier:

- Positiv for samfunnet
- Negativ for samfunnet
- Nøytral
- Usikker

Delresultater - prissatte virkninger

Summen av disse fire tallene summeres til "netto nåverdi". De fire tallene viser nytte- og kostnadsvirkinger, separat for fire ulike grupper:

Trafikanter og transportbrukere: Viser hvor mye bedre trafikanter og trans-portbrukere forventes å få det som følge av prosjektet (f.eks. økt framkommelighet, tidsbesparelser, færre ulempekostnader ved ferjetransport, helseeffekter knyttet til sykkel og gange o.l.). Nyttien til trafikanter og transportbrukere er bare en delmengde av den totale beregningen av samfunnsnyttien.

Operatører: Viser hvordan inntekter og kostnader fordeler seg på offentlig konsesjon-erte operatører i transportsektoren; kollektivoperatører, togselskap, bompengeselskap, ferjeselskap og havner. Denne kategorien inneholder poster som ofte går mot hver-andre, slik at totaleffekten for operatører ofte vil bli null. Eksempelvis vil overskudd i bompengeselskaper vil bli overført til 'Det offentlige'.

Det offentlige: Viser netto effekt som prosjektet har på offentlige budsjetter gjennom prosjektets levetid, som investeringskostnader, kostnader til drift og vedlikehold, avgiftsinntekter (for eksempel drivstoffavgifter) og endringer i overføringer til eller fra operatører (for eksempel kollektivselskap).

Samfunnet for øvrig: Viser netto effekt prosjektet har for samfunnet utenfor transport-sektoren, hovedsakelig endringer i ulykkeskostnader, forurensningskostnader og effekti-vitetstap knyttet til skattefinansiering av prosjektkostnadene.

Delresultater - investeringskostnader

Kostnadene knyttet til å realisere prosjektet. Disse kostnader vil være en del av de prissatte virkningene for 'Det offentlige'. Det vil alltid være usikkerhet knyttet til slike anslag på invester-ingskostnader, så derfor er det informativt å oppgi tre forskjellige nøkkel tall for investerings-kostnaden, som alle tas fram ved bruk av anslagsmetoden (SVV Håndbok R764):

P50: P50-estimatet er styringsramme (referanseestimat) og har 50% sannsynlighet for å unngå overskridelse. Beløpet er basissetimat med et forventet tillegg. Dette forventede tillegget regnes ofte fram gjennom simulering av ulike kostnadsutfall for prosjektet, hvor P50 representerer det 50. persentilet i beregningen av kostnadsutfall. I beregn-ingen av kostnadsestimater legges gjerne et usikkerhetsspenn på kostnadspostene og man legger inn sannsynligheter for usikre hendelser.

Forventningsverdi: Forventningsverdien er det investeringskostnadstallet som inngår i samfunnsøkonomiske analysen. Den formelle definisjonen er gjennomsnittet av alle potensielle verdier kostnaden kan ta, vektet med sannsynligheten for å observere akkurat disse verdiene. For P50 er det like høy sannsynlighet med budsjettoverskridelse som -underskridelse. Men siden kostnaden ved en overskridelse typisk er høyere enn besparelsen ved en underskridelse, vil forventningsverdien typisk være høyere enn P50-estimatet.

P85: P85-estimatet regnes for å ha 85% sannsynlighet for å unngå overskridelse. Beløpet kan forstås som en øvre kostnadsramme og inkluderer en post for uforutsette kostnader (usikker-hets-avsetning) på toppen av P50. P85 regnes ut gjennom samme simuleringssøvelse som P50, hvor P85 representerer det 85. persentilet i beregningen av kostnadsutfall. P85 fratrukket en kuttliste vil normalt svare til kostnadsrammen (se "kostnadsrammen" under "fakta"). P85 vil normalt være det høyeste kostnadsestimater, men det er også teoretisk mulig at P85 er lavere enn forventningsverdien.

Delresultater - ikke-prissatte virkninger

Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger:

- Virkninger 1-5:
- Virkninger 6-10:

Klimavirkninger

Endring CO2-utslipp hele analyseperioden: Total endring i CO2-utslipp som følge av tiltaket, både direkte og indirekte utslipp over alle år i analyseperioden.

Anleggsfasen

Arealbruksendringer

Drift- og vedlikehold

Endret trafikkmengde

Totalt utslipp

Andel i klimaregnskapet

Endring i CO2e-utslipp, åpningsåret

NNV følsomhet for karbonpris

- Lav karbonprisbane
- Standard
- Høy karbonprisbane

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Netto antall dekar inngrep i verdifullt naturområde

Netto antall dekar inngrep i dyrket mark

Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret

Regional fordeling: prosjekt i distriktsnorge

Grupper som opplever vesentlig forverring

Prosjekt: E6 Megården-Mørsvikbotn

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Eksisterende E6 mellom Megården og Mørsvikbotn har 16 tunneler og generelt lav standard. Flere tunneler er trange og tilfredsstillende ikke tunnelsikkerhetsforskriften. Strekningen har bratte stigninger og ved stengninger er omkjøringstiden elleve timer.

Tiltaksutløsende behov: Prosjektet vil redusere risiko for uforutsette hendelser som medfører stengt vei, særlig på vinterstid. Ev. omkjøring via Sverige.

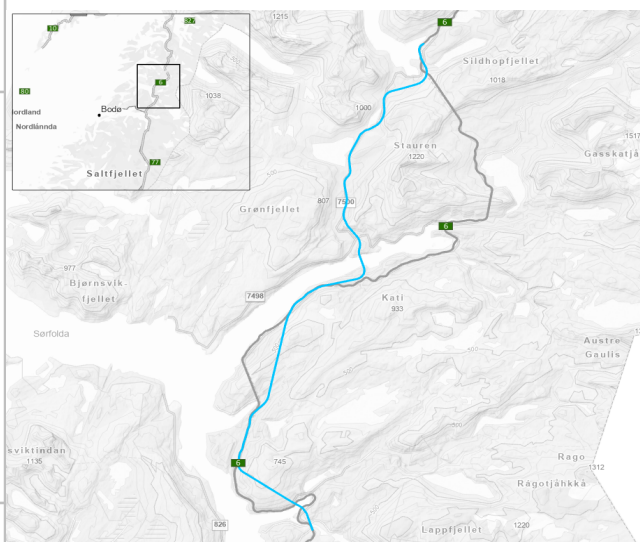
Prosjektet: Det inngår 10 tunneler, samlet lengde inkl. portaler ca. 23,5 km, 2 større bruer (Tørrfjord og Leirfjord) samt en rekke mindre konstruksjoner. Bygges som tofelts vei med fartsgrense 90 km/t. Ny E6 vil redusere omkjøringstid ved stengninger til under en time.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e6sorfold/>

Fakta

Strekning: E6
Kommuner: Sørfold
Fylker: Nordland
Omfang: 45 km
Planstatus: Vedtatt reguleringsplan
Finansiering: 100% stat

NTP: Omtalt i NTP 22-33



Samfunns mål: E6 Fauske-Mørsvikbotn skal i 2040 ha et transportsystem som fremmer regional utvikling i landsdelen og regionen, og gir gode vekstvilkår for nordområdenes næringsliv. Innen 2025 skal strekningen oppfylle europeiske sikkerhetskrav for veitunneler.

Effekt mål:

- Redusere reisetid og gi gode forbindelser for nærings- og persontransport
- Bedre regularitet og robusthet
- Omkjøringstid ved stenging skal oppfylle retningslinje Samros vei
- Klimagassutslipp skal ikke øke
- Reduksjon av alvorlige ulykker med 20 %

Reisetidsreduksjon:

- 14 min. for lette kjøretøy
- 14 min. for tunge kjøretøy

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]		Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Klimabane 2	Referansebane [Alternativbane B]			
-6269	-6 334	-0,7	-0,7	Middels negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
			(udiskontert, inkl. mva)	[mill. NOK]
Trafikant- og transportbrukernytte	5 014		P50	11 473
Operatøرنytte	0		Forventningsverdi	11 568
Det offentlige	-9 431		P85	13 816
Samfunnet for øvrig	-1 917			

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering De største konfliktene for parsell Megården-Sommersset er inngrep i vassdragsnatur i Tørrfjordelområdet og krigsfangeleiren ved Kalvika. For parsell Leirfjorden- Mørsvikbotn er det konflikter mht. grotter i Bonnådalen og hensynet til flyttleier for reindrifta. Det er tatt inn hensynsoner i plankartet med tilhørende bestemmelser for å ivareta flyttleier. Videre vil det bli utført avbøtende tiltak som flytting av anleggsveier og å redusere rigg og anleggsareal for å ta vare på registrerte grotter og krigsfangeleiren.

Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Noe negativ konsekvens	Naturmangfold	Middels negativ konsekvens	Kultur-arv	Stor negativ konsekvens	Naturressurser	Middels negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i	
				Verdifullt naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	52	135	-1,3	40,2	57
Arealbruksendringer	164	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	10		-0,06	
Endret trafikkomfang	-78	-100	Lav bane	-6 207	Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge
Totalt	138	45	Standard	-6 334	
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>138</i>	<i>84</i>	Høy bane	-6 333	Ja

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Prosjekt: E6 Megården-Mørsvikbotn

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Eksisterende E6 mellom Megården og Mørsvikbotn har 16 tunneler og generelt lav standard. Flere tunneler er trange og tilfredsstillende ikke tunnelsikkerhetsforskriften. Strekningen har bratte stigninger og ved stengninger er omkjøringstiden elleve timer.

Tiltaksutløsende behov: Prosjektet vil redusere risiko for uforutsette hendelser som medfører stengt vei, særlig på vinterstid. Ev. omkjøring via Sverige.

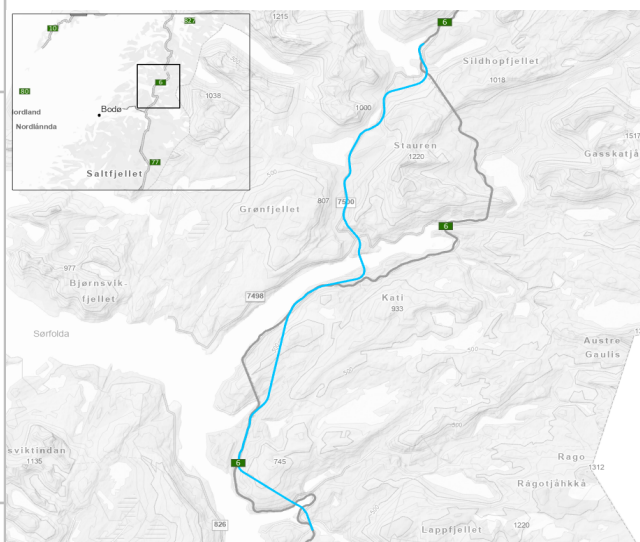
Prosjektet: Det inngår 10 tunneler, samlet lengde inkl. portaler ca. 23,5 km, 2 større bruer (Tørrfjord og Leirfjord) samt en rekke mindre konstruksjoner. Bygges som tofelts vei med fartsgrense 90 km/t. Ny E6 vil redusere omkjøringstid ved stengninger til under en time.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e6sorfold/>

Fakta

Strekning: E6
Kommuner: Sørfold
Fylker: Nordland
Omfang: 45 km
Planstatus: Vedtatt reguleringsplan
Finansiering: 100% stat

NTP: Omtalt i NTP 22-33



Samfunns mål: E6 Fauske-Mørsvikbotn skal i 2040 ha et transportsystem som fremmer regional utvikling i landsdelen og regionen, og gir gode vekstvilkår for nordområdenes næringsliv. Innen 2025 skal strekningen oppfylle europeiske sikkerhetskrav for veitunneler.

Effekt mål:

- Redusere reisetid og gi gode forbindelser for nærings- og persontransport
- Bedre regularitet og robusthet
- Omkjøringstid ved stenging skal oppfylle retningslinje Samros vei
- Klimagassutslipp skal ikke øke
- Reduksjon av alvorlige ulykker med 20 %

Reisetidsreduksjon:

- 14 min. for lette kjøretøy
- 14 min. for tunge kjøretøy

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]		Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
[Alternativ bane A]	Referansebane			
	-6 334	-0,7	-0,7	Middels negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
			(udiskontert, inkl. mva)	[mill. NOK]
Trafikant- og transportbrukernytte	5 014		P50	11 473
Operatøرنytte	0		Forventningsverdi	11 568
Det offentlige	-9 431		P85	13 816
Samfunnet for øvrig	-1 917			

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering
 De største konfliktene for parsell Megården-Sommersset er inngrep i vassdragsnatur i Tørrfjordelområdet og krigsfangeleiren ved Kalvika. For parsell Leirfjorden- Mørsvikbotn er det konflikter mht. grotter i Bonnådalen og hensynet til flyttleier for reindrifta. Det er tatt inn hensynsoner i plankartet med tilhørende bestemmelser for å ivareta flyttleier. Videre vil det bli utført avbøtende tiltak som flytting av anleggsveier og å redusere rigg og anleggsareal for å ta vare på registrerte grotter og krigsfangeleiren.

Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Noe negativ konsekvens	Naturmangfold	Middels negativ konsekvens	Kultur-arv	Stor negativ konsekvens	Naturressurser	Middels negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i	
				Verdifullt naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	52	135	-1,3	40,2	57
Arealbruksendringer	164	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	10		-0,06	
Endret trafikkomfang	-78	-100	Lav bane	-6 207	Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge
Totalt	138	45	Standard	-6 334	
I det norske klimaregnskapet	138	84	Høy bane	-6 333	Ja

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Prosjekt: E6 Megården-Mørsvikbotn

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Eksisterende E6 mellom Megården og Mørsvikbotn har 16 tunneler og generelt lav standard. Flere tunneler er trange og tilfredsstillende ikke tunnelsikkerhetsforskriften. Strekingen har bratte stigninger og ved stengninger er omkjøringstiden elleve timer.

Tiltaksutløsende behov: Prosjektet vil redusere risiko for uforutsette hendelser som medfører stengt vei, særlig på vinterstid. Ev. omkjøring via Sverige.

Prosjektet: Det inngår 10 tunneler, samlet lengde inkl. portaler ca. 23,5 km, 2 større bruer (Tørrfjord og Leirfjord) samt en rekke mindre konstruksjoner. Bygges som tofelts vei med fartsgrense 90 km/t. Ny E6 vil redusere omkjøringstid ved stengninger til under en time.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e6sorfold/>

Samfunns mål: E6 Fauske-Mørsvikbotn skal i 2040 ha et transportsystem som fremmer regional utvikling i landsdelen og regionen, og gir gode vekstvilkår for nordområdenes næringsliv. Innen 2025 skal strekingen oppfylle europeiske sikkerhetskrav for veitunneler.

Effektmål:

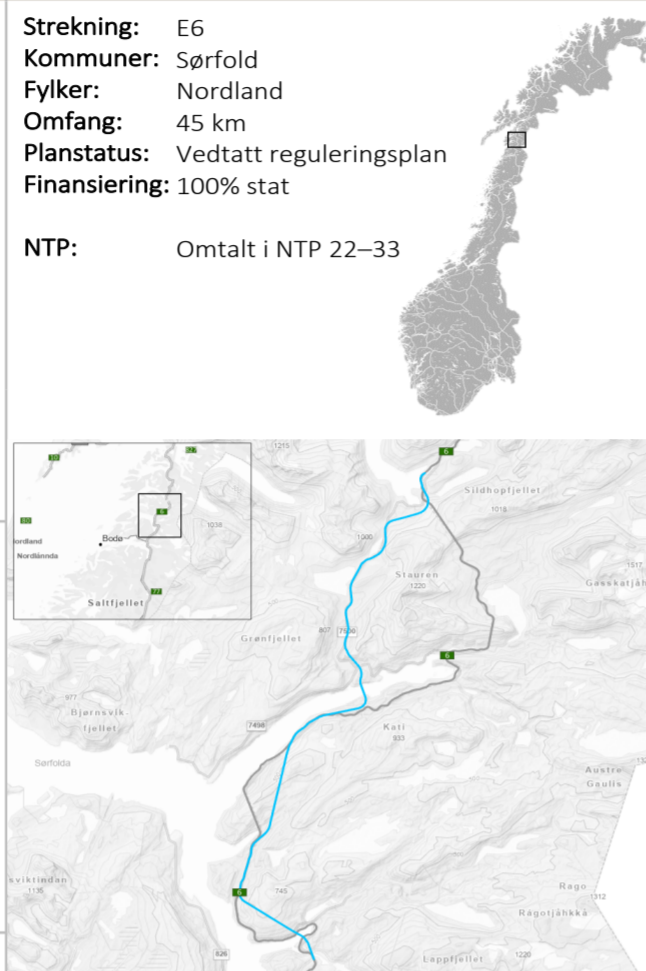
- Redusere reisetid og gi gode forbindelser for nærings- og persontransport
- Bedre regularitet og robusthet
- Omkjøringstid ved stenging skal oppfylle retningslinje Samros vei
- Klimagassutslipp skal ikke øke
- Reduksjon av alvorlige ulykker med 20 %

Reisetidsreduksjon:
14 min. for lette kjøretøy
14 min. for tunge kjøretøy

Fakta

Streking: E6
Kommuner: Sørfold
Fylker: Nordland
Omfang: 45 km
Planstatus: Vedtatt reguleringsplan
Finansiering: 100% stat

NTP: Omtalt i NTP 22–33



Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]		Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
[Alternativ bane A]	Referansebane	[Alternativ bane B]		
-6 334		-0,7	-0,7	Middels negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
			(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]	
Trafikant- og transportbrukernytte	5 014		P50	11 473
Operatørnytte	0		Forventningsverdi	11 568
Det offentlige	-9 431		P85	13 816
Samfunnet for øvrig	-1 917			

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering De største konfliktene for parsell Megården-Sommerset er inngrep i vassdragsnatur i Tørrfjordelvområdet og krigsfangeleiren ved Kalvika. For parsell Leirfjorden- Mørsvikbotn er det konflikter mht. grotter i Bonnådalen og hensynet til flyttleier for reindrifta. Det er tatt inn hensynsoner i plankartet med tilhørende bestemmelser for å ivareta flyttleier. Videre vil det bli utført avbøtende tiltak som flytting av anleggsveier og å redusere rigg og anleggsareal for å ta vare på registrerte grotter og krigsfangeleiren.

Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftsliv/by- og bygdelig	Noe negativ konsekvens	Naturmangfold	Middels negativ konsekvens	Kulturarv	Stor negativ konsekvens	Naturressurser	Middels negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp, Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i Verdifullt naturområde Dyrket mark	
	Anleggsfasen	52		135	-1,3
Arealbruksendringer	164	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	10		-0,06	
Endret trafikkomfang	-78	-100	Lav bane	-6 207	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?
Totalt	138	45	Standard	-6 334	Prosjekt i distriktsnorge
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>138</i>	<i>84</i>	Høy bane	-6 333	Ja

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Fyll inn riktig PDB-nummer i den gule cella. Resten av boksen (grå celler) er formler med hjelpevariabler

PDB-nummer:	11-no	Navn fra PDB:	E6 Megården-Mørsvikbotn
Reisetidsreduksjon, lette:	14	Distriktskommune	Ja
Reisetidsreduksjon, tunge:	14	Distr.andel tr.kost.	100

Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	0 %
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato		RTM 4,4	[må evt skrives manuelt]		
Prisår	2023	Beregningsverktøy - beregningsdato		EFFEKT 6.86	01-03-2023		

Fylle inn super-siden:

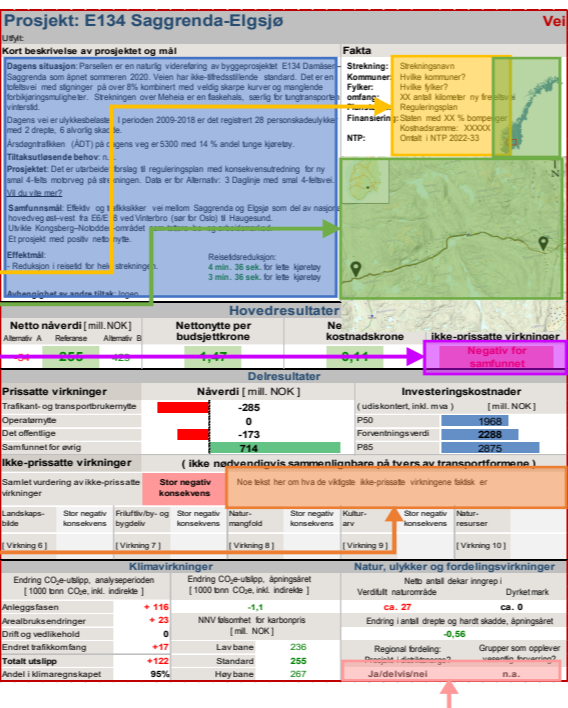
1) I *endelig versjon* vil det meste fylles ut automatisk fra NTP-arket med PDB-nummer, men ikke alt. Se under for hva som må fylles ut manuelt.

2) Fyll inn den øverste delen av supersiden manuelt. Dette gjelder:

- Kort beskrivelse av prosjektet og mål
- Fakta-opplysninger
- Kart fra TOS/Geodata (detaljert kart og plassering på norgeskart)

3) Fyll inn virkningene som ikke oppdateres automatisk manuelt. Dette gjelder:

- Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
- Beskrivende tekst om samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger
- "Regionale fordelingsvirkninger" + "Grupper som opplever vesentlig forverring"



Tekst er i hovedsak plassert i "tekstbokser" (ikke rett inn i celler). Dette gjør det lettere å justere størrelsen og plasseringen på boksene for å få teksten til å passe uten å måtte endre radhøyden eller kolonnebredden. Det gir også flere formatteringsmuligheter - for eksempel bruk av fonten "Arial narrow", som passer bra sammen med "Arial", men er smalere (det blir plass til mer tekst på samme linje).

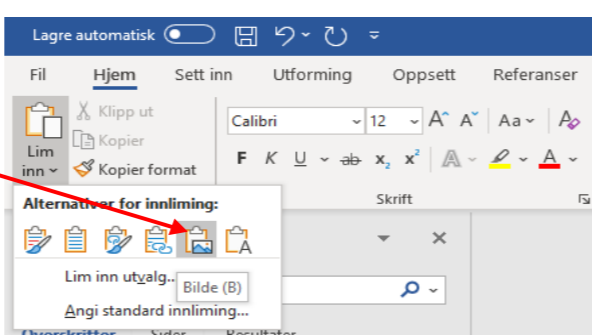
Hvordan sette super-siden inn i et word-dokument

- 1) Marker cellene for supersiden (B2-AO30), og trykk på kopier (ctrl + c)
- 2) Gå inn i et word-dokument, velg alternativer for innliming og lim inn som "Bilde"

Dette sørger for at det visuelle blir identisk med hvordan supersiden ser ut i Excel - gitt at man bruker **normalvisning** og **zoom-nivå på 100%** i Excel-arket.

Alternativt kan ulike utklippverktøy brukes, for eksempel "snipping tool". Det anbefales imidlertid å lime inn som bilde, for å sikre enhetlig presentasjon.

Merk at en ulempe ved å lime inn som bilde, er at URL-koblinger ikke vil fungere. Det er imidlertid ingen god måte å løse dette på så lenge man bruker programmene Excel og Word. Et alternativ kan være å sette inn URLen som hyperkobling direkte i word-fila.



Beskrivelse av supersidens elementer - veiledning for utfylling

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Statens prosjektmodell (Rundskriv R-108/19) krever at man for alle store statlige investerings-prosjekter gjennomfører en konseptvalgutredning (KVU). For å oppnå størst mulig ensartethet på tvers av prosjekter følger supersidens beskrivelse logikken i KVU. Denne må innledes med tre kapitler: 1. Problembeskrivelse 2. Behovsanalyse 3. Strategiske mål. I supersideformatet er dette strukturert i fem emner, som beskrives kort:

Dagens situasjon: Den nåværende situasjonen beskrives med fokus på dagens utfordringer og forventet utvikling. For veistrekningsprosjekter kan trafikkmengde for eksempel beskrives ved årsgjennsnittet oppdelt på person- og godskjøretøy, eller antall passasjerer og godsmengder per døgn for baneprosjekter.

Tiltakstilslående behov: Hvilke trafikale, miljømessige eller andre problemer og utfordringer som har ledet fram til det valgte løsningskonsept. Det skal logisk følge fra en behovsanalyse tidlig i utredningsfasen. Begrepet «prosjekttilslående behov» er intro-du-ert gjennom det praktiske arbeidet i tiden siden innføring av KS1. Med det prosjekt-utslående eller omfattende tiltakstilslående behov menes *det samfunnsbehovet som utløser planlegging av tiltak til et bestemt tidspunkt*. KVUens behovsanalyse skal også redegjøre for styrken av det prosjekttilslående behovet.

Prosjektet: Prosjektet er den konkrete fysiske utformingen, dimensjonering og plassering av løsningskonseptet. Eventuelle nye bompengetakster eller billettpriserendringer i forhold til dagens situasjon kan også være relevant informasjon. Til slutt en lenke-henvisning til nettside med mer informasjon.


Samfunns mål: Statens prosjektmodell operer med to nivåer av strategiske mål: Samfunns mål og effektmål. Samfunns målet skal gi den overordnede begrunnelsen for prosjektet. Supersiden skal for samfunns mål beskrive prosjektets forventede virkninger for samfunnet.

Effektmål: Effektmålene skal beskrive hvilke prosjektspesifikke virkninger som søkes oppnådd for brukerne. På supersiden begrenses effektmålbeskrivelsen til de viktigste virkningene, som ofte vil være mobilitetsforbedringer. Da samsvarer det med det over-ordnede NTP-målet "Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet" og i mange tilfeller med indikatorene "endring i reisetid" og/eller "oppetid på riksveinettet og driftsstabilitet for person- og godstog". Presentasjonen av prosjektets viktigste effek-ter (maks. 3) må være så relaterbare som mulig ved å gi den kvantifiserte effekten for den enkelte trafikanten, snarere enn en aggregert effekt per år eller for hele analyse-perioden, da den siste type tall er vesentlig vanskeligere å forholde seg til. Eksempler på bruker-orienterte effektmål:

- «En reisende får redusert sin reisetid med 20 minutter på denne strekningen»
 - «En reisende får økt bevegelsesfrihet og lavere forventet ventetid på stasjon ved at frekvensen per time doubles»
 - «Tiltaket vil motvirke kødannelse i rushtiden og forventes å spare en bilist for 10 minutter per reise i rushtiden, gitt begrenset trafikkvekst».
- I andre tilfeller kan de viktigste effektene være redusert ulykkesrisiko eller hensyn natur og miljø. Da må det være disse effektene som beskrives i dette feltet

Avhengighet av andre tiltak: I tilfeller hvor gjennomføringen av (og/eller vesentlige nyttevirkinger av) prosjektet / effektpakken er avhengig av gjennomføringen av andre tiltak, må dette fremgå. Supersiden skal ikke gi et falskt bilde av at et prosjekt/en effekt-pakke står på egne ben hvis dette ikke er tilfellet.

Fakta

Disse opplysninger kan gis for alle prosjekttypene, men enhetene for strekning og omfang kan være forskjellig. Prosjektets størrelse og også visualiseres på et kart for hurtig identifikasjon av prosjektets og dermed nyttevirknings lokaliserings. Kartutsnittet bør markeres med rød firkant () på et kart over hele Norge for overblikk for de som ikke er kjent med lokalområdet.

Strekning/Område: Her skal det opplyses entydig hvilke(n) vei(er), hvilke(n) togstrekning(er) eller hvilke(t) havneområde(r) som prosjektet/pakken angår

Kommuner: Her skal det opplyses om hvilke(n) kommune(r) prosjektet/pakken angår

Fylker: Her skal det opplyses om hvilke(n) fylke(r) prosjektet/pakken angår

Omfang: Her skal det opplyses om størrelsesordenen på prosjektet, f.eks. antall kilo-meter med veg eller togspor, eller andre nøkkelindikatorer på prosjektets størrelse.

Planstatus: Her skal det opplyses om hvilken fase i planleggingen prosjektet er i (alter-na-tivt hvilke forskjellige planfaser de ulike prosjektene i effektpakken er i), f.eks. utredningsfase, forprosjekt, kommune(del)plan, reguleringsplan.

Finansiering: Hvem finansierer prosjektet. Staten vil typisk være involvert. Bompenger kan også være en del av prosjektet. Da bør det angis hvilken andel av investerings-kostnadene, som er forutsatt finansiert av bompenger.

Kostnadsrammen: Kostnadsnivået som utgjør den øverste grensen på fullmakten gitt av Stortinget. Det utgjør det øvre finansielle tak for prosjektet, og vil normalt dimensjoneres til P85 fratrukket prosjektets kuttliste. Til sammenlikning er styringsrammen er det kostnadsnivå utøvende etat forventes å levere prosjektet for. Den settes normalt til P50. Dersom det foreligger spesielle forhold som taler for å fravike hovedregelen for kostnads- og styringsramme, må dette begrunnes. (Finansdepartementet, 2019, Avsnitt 8.2).

NTP: Her skal det opplyses om hvilken status prosjektet/effektpakken har i gjeldende NTP, f.eks. om det er omtalt, fullfinansiert etc.

Hovedresultater

Netto nåverdi: Beregnet som nåverdien av alle nyttevirkinger (f.eks. tidsbesparelser) minus nåverdien av alle kostnadsvirkinger (f.eks. kostnader til investeringer, drift og vedlikehold) gjennom prosjektets levetid. Dette tallet viser hvorvidt summen av alle prissatte virkninger peker mot at prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt eller ikke. Det gir en indikasjon på om fordelene i sum veier opp for ulempene og dermed bidrar til økt velferd i samfunnet. Tre nivåer for netto nåverdi fylles ut:

- Referanse: Netto nåverdi fra nytte-kostnadsberegningen i referansebanen
- Alternativ A: Netto nåverdi fra en nytte-kostnadsberegning i en alternativ referansebane (ikke bestemt hvilken enda)
- Alternativ B: Netto nåverdi fra en nytte-kostnadsberegning i en alternativ referansebane (ikke bestemt hvilken enda)

Netto nytte per budsjettkrone: Netto nåverdi av prosjektet delt på nåverdien av endring i offentlig budsjettbehov. Offentlig budsjettbehov inkluderer investerings- og drifts- og vedlikeholdskostnader, samt endring i bom-inntekter, skatte- og avgiftsinntekter og overføringer til og fra kollektiv- og fergeselskaper, osv. Gir en indikasjon på lønnsomheten per krone som følge av bruken av de offentlige budsjett-mid-lene, og er sammenliknbar på tvers av små og store prosjekter.

Netto nytte per kostnadskrone: Netto nåverdi av prosjektet delt på nåverdien av kostnader knyttet til investeringer, drift og vedlikehold. NNK gir en indikasjon på prosjektets lønnsomhet relativt til prosjektets størrelse, uten motregning av eventuelle inntekter fra bompenger, overføringer eller endringer i skatte- og avgiftsinntekter.

Samlet vurdering inklusiv ikke-prissatte virkninger: I prioriteringsoppdraget skriver Samferdselsdepartementet "Virksomheten skal også gi en samlet vurdering av den samlede samfunnsøkonomiske lønnsomheten av tiltaket basert på både prissatte og ikke-prissatte virkninger". Det ikke er faglig grunnlag for å foreta en slik vurdering på en objektiv eller metodisk transparent måte. Derfor må vurderingen av om prosjektet samlet er positiv eller negativ for samfunnet foretas med et element av subjektivitet og implisitt verdsetting. Det foreslås én av fire verdier:

- Positiv for samfunnet
- Negativ for samfunnet
- Nøytral
- Usikker

Delresultater - prissatte virkninger

Summen av disse fire tallene summeres til "netto nåverdi". De fire tallene viser nytte- og kostnadsvirkinger, separat for fire ulike grupper:

Trafikanter og transportbrukere: Viser hvor mye bedre trafikanter og transportbrukere forventes å få det som følge av prosjektet (f.eks. økt framkommelighet, tidsbesparelser, færre ulempekostnader ved ferjetransport, helseeffekter knyttet til sykkel og gange o.l.). Nyttan til trafikanter og transportbrukere er bare en delmengde av den totale beregningen av samfunnsnyttan.

Operatører: Viser hvordan inntekter og kostnader fordeler seg på offentlig konsesjon-erte operatører i transportsektoren; kollektivoperatører, togselskap, bompengeselskap, ferjeselskap og havner. Denne kategorien inneholder poster som ofte går mot hver-andre, slik at totaleffekten for operatører ofte vil bli null. Eksempelvis vil overskudd i bompengeselskaper vil bli overført til 'Det offentlige'.

Det offentlige: Viser netto effekt som prosjektet har på offentlige budsjetter gjennom prosjektets levetid, som investeringskostnader, kostnader til drift og vedlikehold, avgiftsinntekter (for eksempel drivstoffavgifter) og endringer i overføringer til eller fra operatører (for eksempel kollektivselskap).

Samfunnet for øvrig: Viser netto effekt prosjektet har for samfunnet utenfor transport-sektoren, hovedsakelig endringer i ulykkeskostnader, forurensningskostnader og effekti-vitetstap knyttet til skattefinansiering av prosjektkostnadene.

Delresultater - investeringskostnader

Kostnadene knyttet til å realisere prosjektet. Disse kostnader vil være en del av de prissatte virkningene for 'Det offentlige'. Det vil alltid være usikkerhet knyttet til slike anslag på investeringskostnader, så derfor er det informativt å oppgi tre forskjellige nøkkeltall for investerings-kostnaden, som alle tas fram ved bruk av anslagsmetoden (SVV Håndbok R764):

P50: P50-estimatet er styringsramme (referanseestimat) og har 50% sannsynlighet for å unngå overskridelse. Beløpet er basisestimatet med et forventet tillegg. Dette forventede tillegget regnes ofte fram gjennom simulering av ulike kostnadsutfall for prosjektet, hvor P50 representerer det 50. persentilet i beregningen av kostnadsutfall. I beregning-ingen av kostnadsestimater legges gjerne et usikkerhetsspenn på kostnadspostene og man legger inn sannsynligheter for usikre hendelser.

Forventningsverdi: Forventningsverdien er det investeringskostnadsstallet som inngår i samfunnsøkonomiske analysen. Den formelle definisjonen er gjennomsnittet av alle potensielle verdier kostnaden kan ta, vektet med sannsynligheten for å observere akkurat disse verdiene. For P50 er det like høy sannsynlighet med budsjettoverskridelse som underskridelse. Men siden kostnaden ved en overskridelse typisk er høyere enn besparelsen ved en underskridelse, vil forventningsverdien typisk være høyere enn P50-estimatet.

P85: P85-estimatet regnes for å ha 85% sannsynlighet for å unngå overskridelse. Beløpet kan forstås som en øvre kostnadsramme og inkluderer en post for uforutsette kostnader (usikker-hets-avsetning) på toppen av P50. P85 regnes ut gjennom samme simuleringssøvelse som P50, hvor P85 representerer det 85. persentilet i beregningen av kostnadsutfall. P85 fratrukket en kuttliste vil normalt svare til kostnadsrammen (se "kostnadsrammen" under "fakta"). P85 vil normalt være det høyeste kostnadsestimater, men det er også teoretisk mulig at P85 er lavere enn forventningsverdien.

Delresultater - ikke-prissatte virkninger

Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger:

- Virkninger 1-5:
- Virkninger 6-10:

Klimavirkninger

Endring CO2-utslipp hele analyseperioden: Total endring i CO2-utslipp som følge av tiltaket, både direkte og indirekte utslipp over alle år i analyseperioden.

Anleggsfasen

Arealbruksendringer

Drift- og vedlikehold

Endret trafikkmengde

Totalt utslipp

Andel i klimaregnskapet

Endring i CO2e-utslipp, åpningsåret

NNV følsomhet for karbonpris

- Lav karbonprisbane
- Standard
- Høy karbonprisbane

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Netto antall dekar inngrep i verdifullt naturområde

Netto antall dekar inngrep i dyrket mark

Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret

Regional fordeling: prosjekt i distriktsnorge

Grupper som opplever vesentlig forverring

Prosjekt: Rv. 22 Glommakryssing

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Store trafikale utfordringer med mye kø og forsinkelser i morgen- og ettermiddagsrush. Forsinker busstrafikken. Eksisterende bru har korrosjonsskader og betongskader som etterhvert vil kreve stort vedlikehold.

Tiltaksutløsende behov: Bedre kapasitet og ny bru over Glomma.

Prosjektet: Ny 4-feltsvei i eksisterende korridor mellom Garderveien i vest og Kringenkrysset i øst, med rundkjøringer som kryssløsninger i innkjøring til Fetsund sentrum på vestsiden av Glomma og Sundetkrysset på østsiden av Glomma. Gang- og sykkelvei på hele strekningen med eget fortau for gående på deler av strekningen. Ny skråstagbru på 600 meter over Glomma med to tårn. Støytiltak og busslommer. Stabiliseringstiltak der det er kvikkleire i grunnen.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/riksveg/rv22glommakryssing/>

Fakta

Strekning: Rv. 22
Kommuner: Lillestrøm
Fylker: Viken
Omfang: 3,1 km
Planstatus: Reguleringsplan under arbeid
Finansiering: 56% bompengandel
NTP: Omtalt i NTP 22-33



Samfunns mål:

- Prosjektet skal bidra til å bedre framkommeligheten for kollektiv- og næringstrafikken langs rv. 22 over Glomma og inn mot Lillestrøm
- Det skal tilrettelegges for god tettstedsutvikling i Fet og grunnlaget for kollektivtrafikk, sykkel og gange skal styrkes.

Effekt mål:

- Halvering av antall personskadeulykker fra 13 til 6 i en periode på 10 år etter ferdigbygget vei
- 7 minutter kortere reisetid i rushtiden mellom kryss Garderveien og Kringenkrysset
- Tilrettelegge med gode løsninger for gående og syklende med en ambisjon om at 80% av brukerne er fornøyd med ny løsning

Reisetidsreduksjon:

5,1min. for lette kjøretøy
5,1min. for tunge kjøretøy

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]			Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Klimabane 2	Referansebane	Nullvekst			
-1282	-569	-1044	-0,3	-0,2	Middels negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
			(udiskontert, inkl. mva)	[mill. NOK]
Trafikant- og transportbrukernytte	1 841		P50	3 680
Operatøرنytte	0		Forventningsverdi	3 715
Det offentlige	-1 731		P85	4 291
Samfunnet for øvrig	-678			

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering De største konfliktene langs traseen er i forbindelse med områder som må stabiliseres på grunn av kvikkleire, og at Fetsund lenser er fredet samt at eksisterende bru skal rives. Det vil bli utført avbøtende tiltak som restaurering av stabiliseringsområder og ved Fetsund lenser som skal istandsettes når anlegget er ferdig.

Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Middels negativ konsekvens	Naturmangfold	Stor negativ konsekvens	Kultur-arv	Stor negativ konsekvens	Naturressurser	Middels negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i	
				Verdifulle naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	4	42	1,3	70	21
Arealbruksendringer	6	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	12		0,09	
Endret trafikkomfang	192	595	Lav bane	-530	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?
Totalt	202	649	Standard	-569	
I det norske klimaregnskapet	202	122	Høy bane	-1 092	Nei

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Prosjekt: Rv. 22 Glommakryssing

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Store trafikale utfordringer med mye kø og forsinkelser i morgen- og ettermiddagsrush. Forsinker busstrafikken. Eksisterende bru har korrosjonsskader og betongskader som etterhvert vil kreve stort vedlikehold.

Tiltaksutløsende behov: Bedre kapasitet og ny bru over Glomma.

Prosjektet: Ny 4-feltsvei i eksisterende korridor mellom Garderveien i vest og Kringenkrysset i øst, med rundkjøringer som kryssløsninger i innkjøring til Fetsund sentrum på vestsiden av Glomma og Sundetkrysset på østsiden av Glomma. Gang- og sykkelvei på hele strekningen med eget fortau for gående på deler av strekningen. Ny skråstagbru på 600 meter over Glomma med to tårn. Støytiltak og busslommer. Stabiliseringstiltak der det er kvikkleire i grunnen.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/riksveg/rv22glommakryssing/>

Fakta

Strekning: Rv. 22
Kommuner: Lillestrøm
Fylker: Viken
Omfang: 3,1 km
Planstatus: Reguleringsplan under arbeid
Finansiering: 56% bompengandel
NTP: Omtalt i NTP 22-33



Samfunns mål:

- Prosjektet skal bidra til å bedre framkommeligheten for kollektiv- og næringstrafikken langs rv. 22 over Glomma og inn mot Lillestrøm
- Det skal tilrettelegges for god tettstedsutvikling i Fet og grunnlaget for kollektivtrafikk, sykkel og gange skal styrkes.

Effekt mål:

- Halvering av antall personskadeulykker fra 13 til 6 i en periode på 10 år etter ferdigbygget vei
- 7 minutter kortere reisetid i rushtiden mellom kryss Garderveien og Kringenkrysset
- Tilrettelegge med gode løsninger for gående og syklende med en ambisjon om at 80% av brukerne er fornøyd med ny løsning

Reisetidsreduksjon:

5,1 min. for lette kjøretøy
5,1 min. for tunge kjøretøy

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]			Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Nullvekst	Referansebane	[Alternativ bane B]			
-1044	-569		-0,3	-0,2	Middels negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
			(udiskontert, inkl. mva)	[mill. NOK]
Trafikant- og transportbrukernytte	1 841		P50	3 680
Operatøرنytte	0		Forventningsverdi	3 715
Det offentlige	-1 731		P85	4 291
Samfunnet for øvrig	-678			

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering De største konfliktene langs traseen er i forbindelse med områder som må stabiliseres på grunn av kvikkleire, og at Fetsund lenser er fredet samt at eksisterende bru skal rives. Det vil bli utført avbøtende tiltak som restaurering av stabiliseringsområder og ved Fetsund lenser som skal istandsettes når anlegget er ferdig.

Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Middels negativ konsekvens	Naturmangfold	Stor negativ konsekvens	Kultur-arv	Stor negativ konsekvens	Naturressurser	Middels negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i	
				Verdifulle naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	4	42	1,3	70	21
Arealbruksendringer	6	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	12		0,09	
Endret trafikkomfang	192	595	Lav bane	-530	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?
Totalt	202	649	Standard	-569	
I det norske klimaregnskapet	202	122	Høy bane	-1 092	Nei

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Prosjekt: Rv. 22 Glommakryssing

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Store trafikale utfordringer med mye kø og forsinkelser i morgen- og ettermiddagsrush. Forsinker busstrafikken. Eksisterende bru har korrosjonsskader og betongskader som etterhvert vil kreve stort vedlikehold.

Tiltaksutløsende behov: Bedre kapasitet og ny bru over Glomma.

Prosjektet: Ny 4-feltsvei i eksisterende korridor mellom Garderveien i vest og Kringenkrysset i øst, med rundkjøringer som kryssløsninger i innkjøring til Fetsund sentrum på vestsiden av Glomma og Sundetkrysset på østsiden av Glomma. Gang- og sykkelvei på hele strekningen med eget fortau for gående på deler av strekningen. Ny skråstagbru på 600 meter over Glomma med to tårn. Støytiltak og busslommer. Stabiliseringstiltak der det er kvikkleire i grunnen.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/riksveg/rv22glommakryssing/>

Samfunns mål:

- Prosjektet skal bidra til å bedre framkommeligheten for kollektiv- og næringstrafikken langs rv. 22 over Glomma og inn mot Lillestrøm
- Det skal tilrettelegges for god tettstedsutvikling i Fet og grunnlaget for kollektivtrafikk, sykkel og gange skal styrkes.

Effektmål:

- Halvering av antall personskadeulykker fra 13 til 6 i en periode på 10 år etter ferdigbygget vei
- 7 minutter kortere reisetid i rushtiden mellom kryss Garderveien og Kringenkrysset
- Tilrettelegge med gode løsninger for gående og syklende med en ambisjon om at 80% av brukerne er fornøyd med ny løsning

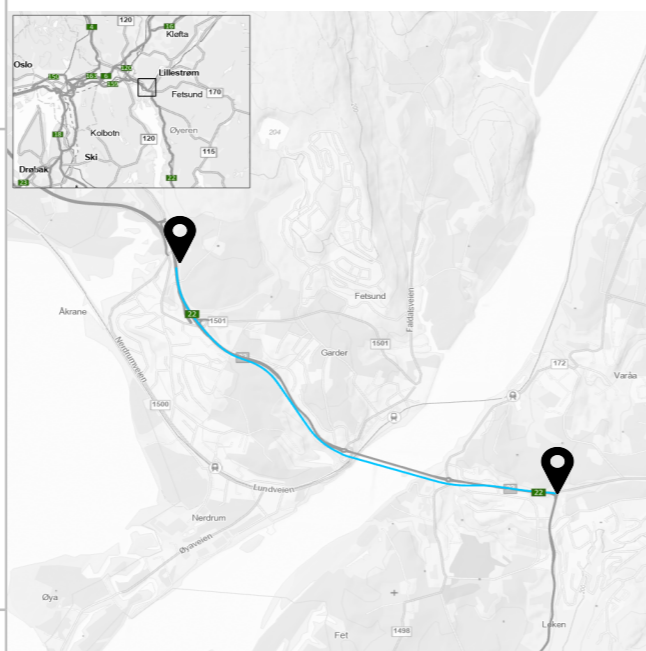
Reisetidsreduksjon:

- 5,1min. for lette kjøretøy
- 5,1min. for tunge kjøretøy

Fakta

Strekning: Rv. 22
Kommuner: Lillestrøm
Fylker: Viken
Omfang: 3,1 km
Planstatus: Reguleringsplan under arbeid
Finansiering: 56% bompengandel

NTP: Omtalt i NTP 22-33



Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]	Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
-1044	-0,3	-0,2	Middels negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	1 841	(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]
Operatørnytte	0	P50 3 680
Det offentlige	-1 731	Forventningsverdi 3 715
Samfunnet for øvrig	-678	P85 4 291

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering De største konfliktene langs traseen er i forbindelse med områder som må stabiliseres på grunn av kvikkleire, og at Fetsund lenser er fredet samt at eksisterende bru skal rives. Det vil bli utført avbøtende tiltak som restaurering av stabiliseringsområder og ved Fetsund lenser som skal istandsettes når anlegget er ferdig.

Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftsliv/by- og bygdelig	Middels negativ konsekvens	Naturmangfold	Stor negativ konsekvens	Kulturarv	Stor negativ konsekvens	Naturressurser	Middels negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte	Indirekte	Endring CO ₂ e-utslipp, Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i Verdifullt naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	4	42	1,3	70	21
Arealbruksendringer	6	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	12		0,09	
Endret trafikkomfang	192	595	Lav bane -530	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?	
Totalt	202	649	Standard -569	Prosjekt i distriktsnorge	
I det norske klimaregnskapet	202	122	Høy bane -1 092	Nei	

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Fyll inn riktig PDB-nummer i den gule cella. Resten av boksen (grå celler) er formler med hjelpevariabler

PDB-nummer:	190-05	Navn fra PDB:	Rv. 22 Glommakryssing Fetsund BOM
Reisetidsreduksjon, lette:	5,1	Distriktskommune	0
Reisetidsreduksjon, tunge:	5,1	Distr.andel tr.kost.	0

Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	36 %
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato		RTM 0		[må evt skrives manuelt]	
Prisår	2023	Beregningsverktøy - beregningsdato		EFFEKT 6.86		13-03-2023	

Fylle inn super-siden:

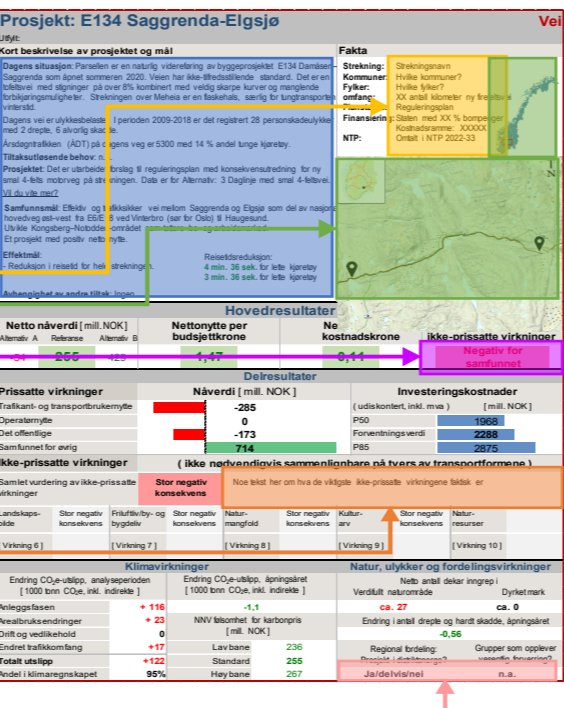
1) I *endelig versjon* vil det meste fylles ut automatisk fra NTP-arket med PDB-nummer, men ikke alt. Se under for hva som må fylles ut manuelt.

2) Fyll inn den øverste delen av supersiden manuelt. Dette gjelder:

- Kort beskrivelse av prosjektet og mål
- Fakta-opplysninger
- Kart fra TOS/Geodata (detaljert kart og plassering på norgeskart)

3) Fyll inn virkningene som ikke oppdateres automatisk manuelt. Dette gjelder:

- Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
- Beskrivende tekst om samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger
- "Regionale fordelingsvirkninger" + "Grupper som opplever vesentlig forverring"



Tekst er i hovedsak plassert i "tekstbokser" (ikke rett inn i celler). Dette gjør det lettere å justere størrelsen og plasseringen på boksene for å få teksten til å passe uten å måtte endre radhøyden eller kolonnebredden. Det gir også flere formatteringsmuligheter - for eksempel bruk av fonten "Arial narrow", som passer bra sammen med "Arial", men er smalere (det blir plass til mer tekst på samme linje).

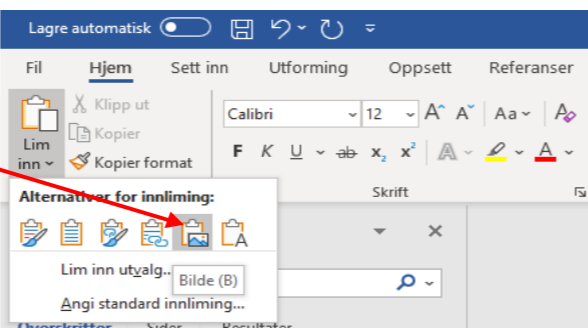
Hvordan sette super-siden inn i et word-dokument

- 1) Marker cellene for supersiden (B2-AO30), og trykk på kopier (ctrl + c)
- 2) Gå inn i et word-dokument, velg alternativer for innliming og lim inn som "Bilde"

Dette sørger for at det visuelle blir identisk med hvordan supersiden ser ut i Excel - gitt at man bruker **normalvisning** og **zoom-nivå på 100%** i Excel-arket.

Alternativt kan ulike utklippverktøy brukes, for eksempel "snipping tool". Det anbefales imidlertid å lime inn som bilde, for å sikre enhetlig presentasjon.

Merk at en ulempe ved å lime inn som bilde, er at URL-koblinger ikke vil fungere. Det er imidlertid ingen god måte å løse dette på så lenge man bruker programmene Excel og Word. Et alternativ kan være å sette inn URLen som hyperkobling direkte i word-fila.



Beskrivelse av supersidens elementer - veiledning for utfylling

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Statens prosjektmodell (Rundskriv R-108/19) krever at man for alle store statlige investerings-prosjekter gjennomfører en konseptvalgutredning (KVU). For å oppnå størst mulig ensartethet på tvers av prosjekter følger supersidens beskrivelse logikken i KVU. Denne må innledes med tre kapitler: 1. Problembeskrivelse 2. Behovsanalyse 3. Strategiske mål. I supersideformatet er dette strukturert i fem emner, som beskrives kort:

Dagens situasjon: Den nåværende situasjonen beskrives med fokus på dagens utfordringer og forventet utvikling. For veistrekingsprosjekter kan trafikkmengde for eksempel beskrives ved årsgjennsnittet oppdelt på person- og godskjøretøy, eller antall passasjerer og godsmengder per døgn for baneprosjekter.

Tiltakstilslående behov: Hvilke trafikale, miljømessige eller andre problemer og utfordringer som har ledet fram til det valgte løsningskonsept. Det skal logisk følge fra en behovsanalyse tidlig i utredningsfasen. Begrepet «prosjekttilslående behov» er intro-du-ert gjennom det praktiske arbeidet i tiden siden innføring av KS1. Med det prosjekt-utslående eller omfattende tiltakstilslående behov menes *det samfunnsbehovet som utløser planlegging av tiltak til et bestemt tidspunkt*. KVUens behovsanalyse skal også redegjøre for styrken av det prosjekttilslående behovet.

Prosjektet: Prosjektet er den konkrete fysiske utformingen, dimensjonering og plassering av løsningskonseptet. Eventuelle nye bompengetakster eller billettpriserendringer i forhold til dagens situasjon kan også være relevant informasjon. Til slutt en lenke-henvisning til nettside med mer informasjon.


Samfunns mål: Statens prosjektmodell operer med to nivåer av strategiske mål: Samfunns mål og effektmål. Samfunns målet skal gi den overordnede begrunnelsen for prosjektet. Supersiden skal for samfunns mål beskrive prosjektets forventede virkninger for samfunnet.

Effektmål: Effektmålene skal beskrive hvilke prosjektspesifikke virkninger som søkes oppnådd for brukerne. På supersiden begrenses effektmålbeskrivelsen til de viktigste virkningene, som ofte vil være mobilitetsforbedringer. Da samsvarer det med det over-ordnede NTP-målet "Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet" og i mange tilfeller med indikatorene "endring i reisetid" og/eller "oppetid på riksveinettet og driftsstabilitet for person- og godstog". Presentasjonen av prosjektets viktigste effek-ter (maks. 3) må være så relaterbare som mulig ved å gi den kvantifiserte effekten for den enkelte trafikanten, snarere enn en aggregert effekt per år eller for hele analyse-perioden, da den siste type tall er vesentlig vanskeligere å forholde seg til. Eksempler på bruker-orienterte effektmål:

- «En reisende får redusert sin reisetid med 20 minutter på denne strekningen»
 - «En reisende får økt bevegelsesfrihet og lavere forventet ventetid på stasjon ved at frekvensen per time doubles»
 - «Tiltaket vil motvirke kødannelse i rushtiden og forventes å spare en bilist for 10 minutter per reise i rushtiden, gitt begrenset trafikkvekst».
- I andre tilfeller kan de viktigste effektene være redusert ulykkesrisiko eller hensyn natur og miljø. Da må det være disse effektene som beskrives i dette feltet

Avhengighet av andre tiltak: I tilfeller hvor gjennomføringen av (og/eller vesentlige nyttevirkinger av) prosjektet / effektpakken er avhengig av gjennomføringen av andre tiltak, må dette fremgå. Supersiden skal ikke gi et falskt bilde av at et prosjekt/en effekt-pakke står på egne ben hvis dette ikke er tilfellet.

Fakta

Disse opplysninger kan gis for alle prosjekttypene, men enhetene for strekning og omfang kan være forskjellig. Prosjektets størrelse og også visualiseres på et kart for hurtig identifikasjon av prosjektets og dermed nyttevirknings lokaliserings. Kartutsnittet bør markeres med rød firkant () på et kart over hele Norge for overblikk for de som ikke er kjent med lokalområdet.

Strekning/Område: Her skal det opplyses entydig hvilke(n) vei(er), hvilke(n) togstrekning(er) eller hvilke(t) havneområde(r) som prosjektet/pakken angår

Kommuner: Her skal det opplyses om hvilke(n) kommune(r) prosjektet/pakken angår

Fylker: Her skal det opplyses om hvilke(n) fylke(r) prosjektet/pakken angår

Omfang: Her skal det opplyses om størrelsesordenen på prosjektet, f.eks. antall kilo-meter med veg eller togspor, eller andre nøkkelindikatorer på prosjektets størrelse.

Planstatus: Her skal det opplyses om hvilken fase i planleggingen prosjektet er i (alter-na-tivt hvilke forskjellige planfaser de ulike prosjektene i effektpakken er i), f.eks. utredningsfase, forprosjekt, kommune(del)plan, reguleringsplan.

Finansiering: Hvem finansierer prosjektet. Staten vil typisk være involvert. Bompenger kan også være en del av prosjektet. Da bør det angis hvilken andel av investerings-kostnadene, som er forutsatt finansiert av bompenger.

Kostnadsrammen: Kostnadsnivået som utgjør den øverste grensen på fullmakten gitt av Stortinget. Det utgjør det øvre finansielle tak for prosjektet, og vil normalt dimensjoneres til P85 fratrukket prosjektets kuttliste. Til sammenlikning er styringsrammen er det kostnadsnivå utøvende etat forventes å levere prosjektet for. Den settes normalt til P50. Dersom det foreligger spesielle forhold som taler for å fravike hovedregelen for kostnads- og styringsramme, må dette begrunnes. (Finansdepartementet, 2019, Avsnitt 8.2).

NTP: Her skal det opplyses om hvilken status prosjektet/effektpakken har i gjeldende NTP, f.eks. om det er omtalt, fullfinansiert etc.

Hovedresultater

Netto nåverdi: Beregnet som nåverdien av alle nyttevirkinger (f.eks. tidsbesparelser) minus nåverdien av alle kostnadsvirkinger (f.eks. kostnader til investeringer, drift og vedlikehold) gjennom prosjektets levetid. Dette tallet viser hvorvidt summen av alle prissatte virkninger peker mot at prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt eller ikke. Det gir en indikasjon på om fordelene i sum veier opp for ulempene og dermed bidrar til økt velferd i samfunnet. Tre nivåer for netto nåverdi fylles ut:

- Referanse: Netto nåverdi fra nytte-kostnadsberegningen i referansebanen
- Alternativ A: Netto nåverdi fra en nytte-kostnadsberegning i en alternativ referansebane (ikke bestemt hvilken enda)
- Alternativ B: Netto nåverdi fra en nytte-kostnadsberegning i en alternativ referansebane (ikke bestemt hvilken enda)

Netto nytte per budsjettkrone: Netto nåverdi av prosjektet delt på nåverdien av endring i offentlig budsjettbehov. Offentlig budsjettbehov inkluderer investerings- og drifts- og vedlikeholdskostnader, samt endring i bom-inntekter, skatte- og avgiftsinntekter og overføringer til og fra kollektiv- og fergeselskaper, osv. Gir en indikasjon på lønnsomheten per krone som følge av bruken av de offentlige budsjett-mid-lene, og er sammenliknbar på tvers av små og store prosjekter.

Netto nytte per kostnadskrone: Netto nåverdi av prosjektet delt på nåverdien av kostnader knyttet til investeringer, drift og vedlikehold. NNK gir en indikasjon på prosjektets lønnsomhet relativt til prosjektets størrelse, uten motregning av eventuelle inntekter fra bompenger, overføringer eller endringer i skatte- og avgiftsinntekter.

Samlet vurdering inklusiv ikke-prissatte virkninger: I prioriteringsoppdraget skriver Samferdselsdepartementet "Virksomheten skal også gi en samlet vurdering av den samlede samfunnsøkonomiske lønnsomheten av tiltaket basert på både prissatte og ikke-prissatte virkninger". Det ikke er faglig grunnlag for å foreta en slik vurdering på en objektiv eller metodisk transparent måte. Derfor må vurderingen av om prosjektet samlet er positiv eller negativ for samfunnet foretas med et element av subjektivitet og implisitt verdisetting. Det foreslås én av fire verdier:

- Positiv for samfunnet
- Negativ for samfunnet
- Nøytral
- Usikker

Delresultater - prissatte virkninger

Summen av disse fire tallene summeres til "netto nåverdi". De fire tallene viser nytte- og kostnadsvirkinger, separat for fire ulike grupper:

Trafikanter og transportbrukere: Viser hvor mye bedre trafikanter og transportbrukere forventes å få det som følge av prosjektet (f.eks. økt framkommelighet, tidsbesparelser, færre ulempekostnader ved ferjetransport, helseeffekter knyttet til sykkel og gange o.l.). Nyttien til trafikanter og transportbrukere er bare en delmengde av den totale beregningen av samfunnsnyttien.

Operatører: Viser hvordan inntekter og kostnader fordeler seg på offentlig konsesjon-erte operatører i transportsektoren; kollektivoperatører, togselskap, bompengeselskap, ferjeselskap og havner. Denne kategorien inneholder poster som ofte går mot hver-andre, slik at totaleffekten for operatører ofte vil bli null. Eksempelvis vil overskudd i bompengeselskaper vil bli overført til 'Det offentlige'.

Det offentlige: Viser netto effekt som prosjektet har på offentlige budsjetter gjennom prosjektets levetid, som investeringskostnader, kostnader til drift og vedlikehold, avgiftsinntekter (for eksempel drivstoffavgifter) og endringer i overføringer til eller fra operatører (for eksempel kollektivselskap).

Samfunnet for øvrig: Viser netto effekt prosjektet har for samfunnet utenfor transport-sektoren, hovedsakelig endringer i ulykkeskostnader, forurensningskostnader og effekti-vitetstap knyttet til skattefinansiering av prosjektkostnadene.

Delresultater - investeringskostnader

Kostnadene knyttet til å realisere prosjektet. Disse kostnader vil være en del av de prissatte virkningene for 'Det offentlige'. Det vil alltid være usikkerhet knyttet til slike anslag på investeringskostnader, så derfor er det informativt å oppgi tre forskjellige nøkkeltall for investerings-kostnaden, som alle tas fram ved bruk av anslagsmetoden (SVV Håndbok R764):

P50: P50-estimatet er styringsramme (referanseestimat) og har 50% sannsynlighet for å unngå overskridelse. Beløpet er basissetimatet med et forventet tillegg. Dette forventede tillegget regnes ofte fram gjennom simulering av ulike kostnadsutfall for prosjektet, hvor P50 representerer det 50. persentilet i beregningen av kostnadsutfall. I beregning-ingen av kostnadsestimater legges gjerne et usikkerhetsspenn på kostnadspostene og man legger inn sannsynligheter for usikre hendelser.

Forventningsverdi: Forventningsverdien er det investeringskostnadsstallet som inngår i samfunnsøkonomiske analysen. Den formelle definisjonen er gjennomsnittet av alle potensielle verdier kostnaden kan ta, vektet med sannsynligheten for å observere akkurat disse verdiene. For P50 er det like høy sannsynlighet med budsjettoverskridelse som underskridelse. Men siden kostnaden ved en overskridelse typisk er høyere enn besparelsen ved en underskridelse, vil forventningsverdien typisk være høyere enn P50-estimatet.

P85: P85-estimatet regnes for å ha 85% sannsynlighet for å unngå overskridelse. Beløpet kan forstås som en øvre kostnadsramme og inkluderer en post for uforutsette kostnader (usikker-hets-avsetning) på toppen av P50. P85 regnes ut gjennom samme simuleringssøvelse som P50, hvor P85 representerer det 85. persentilet i beregningen av kostnadsutfall. P85 fratrukket en kuttliste vil normalt svare til kostnadsrammen (se "kostnadsrammen" under "fakta"). P85 vil normalt være det høyeste kostnadsestimater, men det er også teoretisk mulig at P85 er lavere enn forventningsverdien.

Delresultater - ikke-prissatte virkninger

Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger:

Virkninger 1-5:
Virkninger 6-10:

Klimavirkninger

Endring CO2-utslipp hele analyseperioden: Total endring i CO2-utslipp som følge av tiltaket, både direkte og indirekte utslipp over alle år i analyseperioden.

Anleggsfasen

Arealbruksendringer

Drift- og vedlikehold

Endret trafikkmengde

Totalt utslipp

Andel i klimaregnskapet

Endring i CO2e-utslipp, åpningsåret

NNV følsomhet for karbonpris

- Lav karbonprisbane
- Standard
- Høy karbonprisbane

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Netto antall dekar inngrep i verdifullt naturområde

Netto antall dekar inngrep i dyrket mark

Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret

Regional fordeling: prosjekt i distriktsnorge

Grupper som opplever vesentlig forverring

Prosjekt: Rv. 291 Holmenbrua

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Dagens Holmen bru over Bragernesløpet i Drammenselva er fra 1964, og har begrenset gjenstående levetid. Brua er en tofelts veg med fortau på vestsiden. Fartsgrensen er 50 km/t og ÅDT er 27800 med en andel tunge kjøretøy på 8 %. Levetidsforlengende tiltak med at deler av brudekket ble forsterket med forankringsbolter og ny kantbjelke ble gjennomført i 2016. Brua er nedslitt og har begrenset kapasitet for tungtrafikk. Tyngre kjøretøy må bruke omkjøring via Øvre Sund bru i Drammen.

Tiltaksutløsende behov: Begrenset gjenstående levetid på eksisterende bru. Holmenbrua er omkjøringsveg for E18, og den er adkomst fra nord til Drammen havn og næringsområder på Holmen. Dersom brua må stenges for tungtrafikk, eller må stenges helt, vil det gi store negative virkninger for trafikkavvikling i Drammen.

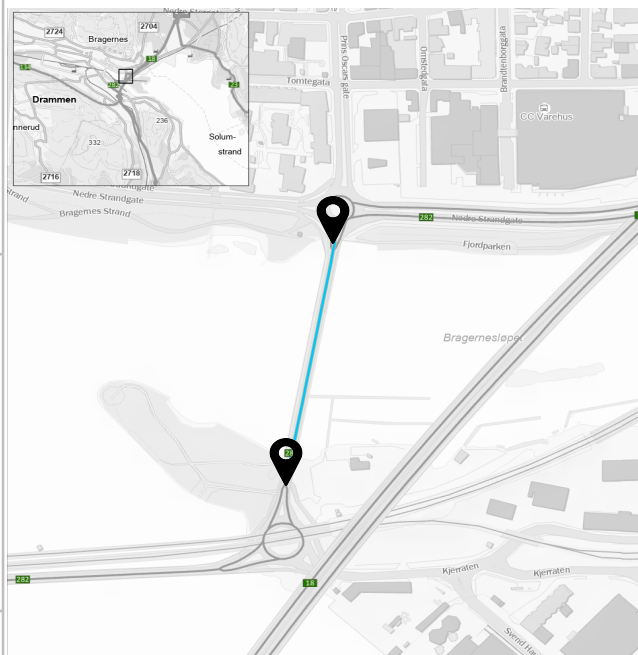
Prosjektet: Reguleringsplan for ny bru er vedtatt i 2018. Ny bru er regulert for fire kjørefelt, tosidig sykkelfelt og separat tosidig fortau. Brulengde 230m.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/riksveg/rv291holmenbrua/>

Fakta

Strekning: Rv. 291
Kommuner: Drammen
Fylker: Viken
Omfang: 0,23 km (230m bru)
Planstatus: Reguleringsplan vedtatt
Finansiering: 100% stat

NTP: Omtalt NTP 22-33



Samfunns mål:

- Opprettholde ringveisystemet på rv. 291 ved å erstatte gammel bru med ny.
- Legge til rette for framtidig bedre framkommelighet mellom Bragernes, Holmen og Strømsø.

Effekt mål:

- Økt tilgjengelighet for næringstransport til/fra Holmen.
- Reduserte vedlikeholdskostnader.
- Økt trafiksikkerhet.

Reisetidsreduksjon:

0 min. for lette kjøretøy
 2,3 min. for tunge kjøretøy

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]		Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Klimabane 2	Referansebane [Alternativ bane B]			
-996	-1 005	-1,1	-1,1	Ikke vurdert

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]			Investeringskostnader	
				(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]	
Trafikant- og transportbrukernytte	77			P50	1 179
Operatøرنytte	-1			Forventningsverdi	1 189
Det offentlige	-911			P85	1 368
Samfunnet for øvrig	-170				

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering	Ikke krav om konsekvensutredning								
Landskapsbilde	Ikke vurdert	Friluftsliv/by- og bygdelig	Ikke vurdert	Naturmangfold	Ikke vurdert	Kultur-arv	Ikke vurdert	Naturressurser	Ikke vurdert
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i	
				Verdifulle naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	0	6	-0,3	0	0
Arealbruksendringer	0	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	0		0,00	
Endret trafikkomfang	-14	-20	Lav bane	-1 009	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?
Totalt	-14	-14	Standard	-1 005	
I det norske klimaregnskapet	-14	2	Høy bane	-968	Nei

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Prosjekt: Rv. 291 Holmenbrua

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Dagens Holmen bru over Bragernesløpet i Drammenselva er fra 1964, og har begrenset gjenstående levetid. Brua er en tofelts veg med fortau på vestsiden. Fartsgrensen er 50 km/t og ÅDT er 27800 med en andel tunge kjøretøy på 8 %. Levetidsforlengende tiltak med at deler av brudekket ble forsterket med forankringsbolter og ny kantbjelke ble gjennomført i 2016. Brua er nedslitt og har begrenset kapasitet for tungtrafikk. Tyngre kjøretøy må bruke omkjøring via Øvre Sund bru i Drammen.

Tiltaksutløsende behov: Begrenset gjenstående levetid på eksisterende bru. Holmenbrua er omkjøringsveg for E18, og den er adkomst fra nord til Drammen havn og næringsområder på Holmen. Dersom brua må stenges for tungtrafikk, eller må stenges helt, vil det gi store negative virkninger for trafikkavvikling i Drammen.

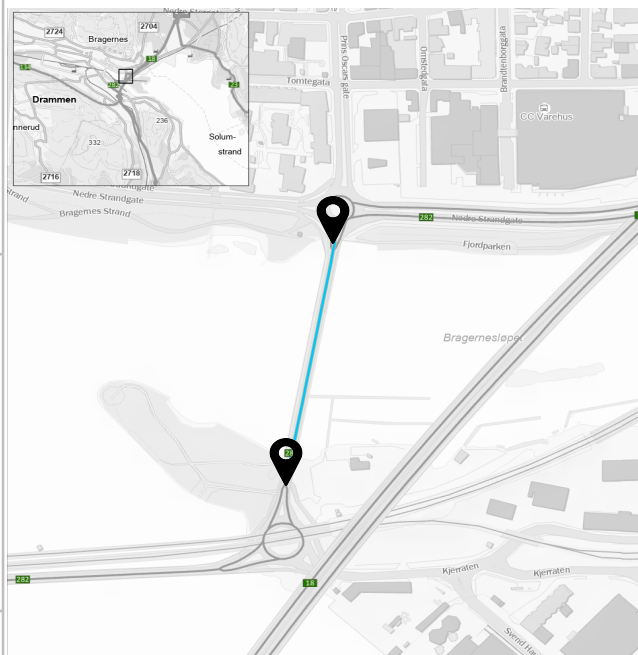
Prosjektet: Reguleringsplan for ny bru er vedtatt i 2018. Ny bru er regulert for fire kjørefelt, tosidig sykkelfelt og separat tosidig fortau. Brulengde 230m.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/riksveg/rv291holmenbrua/>

Fakta

Strekning: Rv. 291
Kommuner: Drammen
Fylker: Viken
Omfang: 0,23 km (230m bru)
Planstatus: Reguleringsplan vedtatt
Finansiering: 100% stat

NTP: Omtalt NTP 22-33



Samfunns mål:

- Opprettholde ringveisystemet på rv. 291 ved å erstatte gammel bru med ny.
- Legge til rette for framtidig bedre framkommelighet mellom Bragernes, Holmen og Strømsø.

Effekt mål:

- Økt tilgjengelighet for næringstransport til/fra Holmen.
- Reduserte vedlikeholdskostnader.
- Økt trafiksikkerhet.

Reisetidsreduksjon:

0 min. for lette kjøretøy
 2,3 min. for tunge kjøretøy

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK]		Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
[Alternativ bane A]	Referansebane			
	-1 005	-1,1	-1,1	Ikke vurdert

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]			Investeringskostnader	
				(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]	
Trafikant- og transportbrukernytte	77			P50	1 179
Operatøرنytte	-1			Forventningsverdi	1 189
Det offentlige	-911			P85	1 368
Samfunnet for øvrig	-170				

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering	Ikke krav om konsekvensutredning								
Landskapsbilde	Ikke vurdert	Friluftsliv/by- og bygdelig	Ikke vurdert	Naturmangfold	Ikke vurdert	Kultur-arv	Ikke vurdert	Naturressurser	Ikke vurdert
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i	
				Verdifulle naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	0	6	-0,3	0	0
Arealbruksendringer	0	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	0		0,00	
Endret trafikkomfang	-14	-20	Lav bane	-1 009	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?
Totalt	-14	-14	Standard	-1 005	
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>-14</i>	<i>2</i>	Høy bane	-968	Nei

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Prosjekt: Rv. 291 Holmenbrua

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 26.05.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Dagens Holmen bru over Bragernesløpet i Drammenselva er fra 1964, og har begrenset gjenstående levetid. Brua er en tofelts veg med fortau på vestsiden. Fartsgrensen er 50 km/t og ÅDT er 27800 med en andel tunge kjøretøy på 8 %. Levetidsforlengende tiltak med at deler av brudekket ble forsterket med forankringsbolter og ny kantbjelke ble gjennomført i 2016. Brua er nedslitt og har begrenset kapasitet for tungtrafikk. Tyngre kjøretøy må bruke omkjøring via Øvre Sund bru i Drammen.

Tiltaksutløsende behov: Begrenset gjenstående levetid på eksisterende bru. Holmenbrua er omkjøringsveg for E18, og den er adkomst fra nord til Drammen havn og næringsområder på Holmen. Dersom brua må stenges for tungtrafikk, eller må stenges helt, vil det gi store negative virkninger for trafikkavvikling i Drammen.

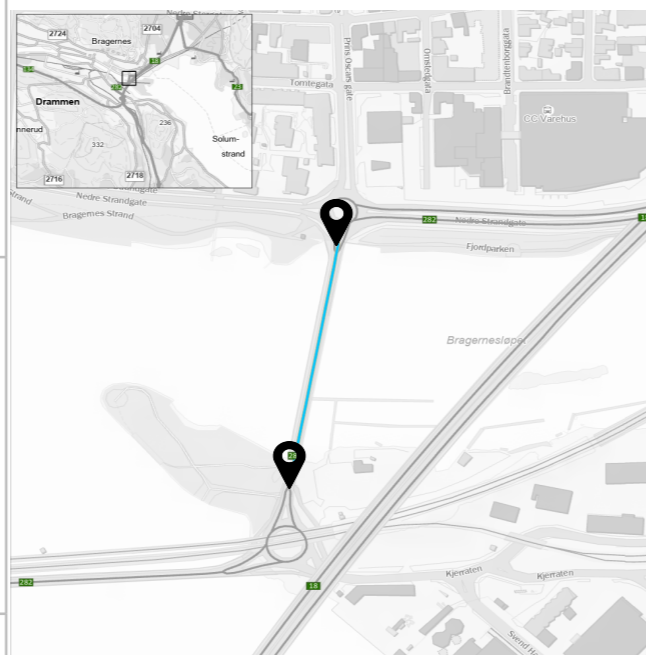
Prosjektet: Reguleringsplan for ny bru er vedtatt i 2018. Ny bru er regulert for fire kjørefelt, tosidig sykkelfelt og separat tosidig fortau. Brulengde 230m.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/riksveg/rv291holmenbrua/>

Fakta

Strekning: Rv. 291
Kommuner: Drammen
Fylker: Viken
Omfang: 0,23 km (230m bru)
Planstatus: Reguleringsplan vedtatt
Finansiering: 100% stat

NTP: Omtalt NTP 22-33



Samfunns mål:

- Opprettholde ringveisystemet på rv. 291 ved å erstatte gammel bru med ny.
- Legge til rette for framtidig bedre framkommelighet mellom Bragernes, Holmen og Strømsø.

Effekt mål:

- Økt tilgjengelighet for næringstransport til/fra Holmen.
- Reduserte vedlikeholdskostnader.
- Økt trafiksikkerhet.

Reisetidsreduksjon:

0min. for lette kjøretøy
 2,3min. for tunge kjøretøy

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi [mill. NOK] [Alternativ bane A] Referansebane [Alternativ bane B]	Nettonytte per budsjettkrone	Nettonytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
-1 005	-1,1	-1,1	Ikke vurdert

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]	Investeringskostnader (udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]
Trafikant- og transportbrukernytte	77	P50 1 179
Operatørnytte	-1	Forventningsverdi 1 189
Det offentlige	-911	P85 1 368
Samfunnet for øvrig	-170	

Ikke-prissatte virkninger (ikke sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering	Ikke krav om konsekvensutredning									
Landskapsbilde	Ikke vurdert	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Ikke vurdert	Naturmangfold	Ikke vurdert	Kulturarv	Ikke vurdert	Naturressurser	Ikke vurdert	
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]		

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte	Indirekte	Endring CO ₂ e-utslipp, Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto antall dekar inngrep i Verdifullt naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	0	6	-0,3	0	0
Arealbruksendringer	0	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	
Drift og vedlikehold	0	0		0,00	
Endret trafikkomfang	-14	-20	Lav bane -1 009	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?	
Totalt	-14	-14	Standard -1 005	Prosjekt i distriktsnorge	
I det norske klimaregnskapet	-14	2	Høy bane -968	Nei	

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2023-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Fyll inn riktig PDB-nummer i den gule cella. Resten av boksen (grå celler) er formler med hjelpevariabler

PDB-nummer:	191-05	Navn fra PDB:	Rv. 282 Holmenbrua
Reisetidsreduksjon, lette:	0	Distriktskommune	0
Reisetidsreduksjon, tunge:	2,3	Distr.andel tr.kost.	0

Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	0 %
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato		RTM 4,4		[må evt skrives manuelt]	
Prisår	2023	Beregningsverktøy - beregningsdato		EFFEKT 6.86		03-05-2023	

Fylle inn super-siden:

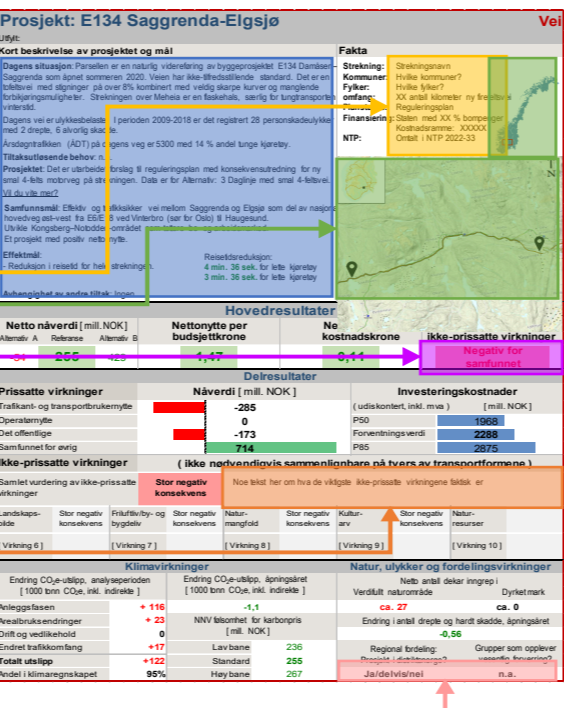
1) I *endelig versjon* vil det meste fylles ut automatisk fra NTP-arket med PDB-nummer, men ikke alt. Se under for hva som må fylles ut manuelt.

2) Fyll inn den øverste delen av supersiden manuelt. Dette gjelder:

- Kort beskrivelse av prosjektet og mål
- Fakta-opplysninger
- Kart fra TOS/Geodata (detaljert kart og plassering på norgeskart)

3) Fyll inn virkningene som ikke oppdateres automatisk manuelt. Dette gjelder:

- Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
- Beskrivende tekst om samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger
- "Regionale fordelingsvirkninger" + "Grupper som opplever vesentlig forverring"



Tekst er i hovedsak plassert i "tekstbokser" (ikke rett inn i celler). Dette gjør det lettere å justere størrelsen og plasseringen på boksene for å få teksten til å passe uten å måtte endre radhøyden eller kolonnebredden. Det gir også flere formatteringsmuligheter - for eksempel bruk av fonten "Arial narrow", som passer bra sammen med "Arial", men er smalere (det blir plass til mer tekst på samme linje).

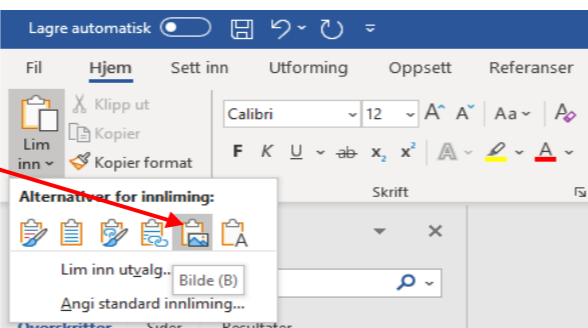
Hvordan sette super-siden inn i et word-dokument

- 1) Marker cellene for supersiden (B2-AO30), og trykk på kopier (ctrl + c)
- 2) Gå inn i et word-dokument, velg alternativer for innliming og lim inn som "Bilde"

Dette sørger for at det visuelle blir identisk med hvordan supersiden ser ut i Excel - gitt at man bruker **normalvisning** og **zoom-nivå på 100%** i Excel-arket.

Alternativt kan ulike utklippverktøy brukes, for eksempel "snipping tool". Det anbefales imidlertid å lime inn som bilde, for å sikre enhetlig presentasjon.

Merk at en ulempe ved å lime inn som bilde, er at URL-koblinger ikke vil fungere. Det er imidlertid ingen god måte å løse dette på så lenge man bruker programmene Excel og Word. Et alternativ kan være å sette inn URLen som hyperkobling direkte i word-fila.



Beskrivelse av supersidens elementer - veiledning for utfylling

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Statens prosjektmodell (Rundskriv R-108/19) krever at man for alle store statlige investerings-prosjekter gjennomfører en konseptvalgutredning (KVU). For å oppnå størst mulig ensartethet på tvers av prosjekter følger supersidens beskrivelse logikken i KVU. Denne må innledes med tre kapitler: 1. Problembeskrivelse 2. Behovsanalyse 3. Strategiske mål. I supersideformatet er dette strukturert i fem emner, som beskrives kort:

Dagens situasjon: Den nåværende situasjonen beskrives med fokus på dagens utfordringer og forventet utvikling. For veistrekingsprosjekter kan trafikkmengde for eksempel beskrives ved årsgjennsnittet oppdelt på person- og godskjøretøy, eller antall passasjerer og godsmengder per døgn for baneprosjekter.

Tiltakstilførsende behov: Hvilke trafikale, miljømessige eller andre problemer og utfordringer som har ledet fram til det valgte løsningskonsept. Det skal logisk følge fra en behovsanalyse tidlig i utredningsfasen. Begrepet «prosjekttilførsende behov» er intro-du-ert gjennom det praktiske arbeidet i tiden siden innføring av KS1. Med det prosjekt-utlås-ende eller omfattende tiltakstilførsende behov menes *det samfunnsbehovet som utløser planlegging av tiltak til et bestemt tidspunkt*. KVUens behovsanalyse skal også redegjøre for styrken av det prosjekttilførsende behovet.

Prosjektet: Prosjektet er den konkrete fysiske utformingen, dimensjonering og plassering av løsningskonseptet. Eventuelle nye bompengetakster eller billettprisinderinger i forhold til dagens situasjon kan også være relevant informasjon. Til slutt en lenke-henvisning til nettside med mer informasjon.


Samfunns mål: Statens prosjektmodell operer med to nivåer av strategiske mål: Samfunns mål og effektmål. Samfunns målet skal gi den overordnede begrunnelsen for prosjektet. Supersiden skal for samfunns mål beskrive prosjektets forventede virkninger for samfunnet.

Effektmål: Effektmålene skal beskrive hvilke prosjektspesifikke virkninger som søkes oppnådd for brukerne. På supersiden begrenses effektmålbeskrivelsen til de viktigste virkningene, som ofte vil være mobilitetsforbedringer. Da samsvarer det med det over-ordnede NTP-målet "Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet" og i mange tilfeller med indikatorene "endring i reisetid" og/eller "oppetid på riksveinettet og driftsstabilitet for person- og godstog". Presentasjonen av prosjektets viktigste effek-ter (maks. 3) må være så relaterbare som mulig ved å gi den kvantifiserte effekten for den enkelte trafikanten, snarere enn en aggregert effekt per år eller for hele analyse-perioden, da den siste type tall er vesentlig vanskeligere å forholde seg til. Eksempler på bruker-orienterte effektmål:

- «En reisende får redusert sin reisetid med 20 minutter på denne strekningen»
 - «En reisende får økt bevegelsesfrihet og lavere forventet ventetid på stasjon ved at frekvensen per time doubles»
 - «Tiltaket vil motvirke kødannelse i rushtiden og forventes å spare en bilist for 10 minutter per reise i rushtiden, gitt begrenset trafikkvekst».
- I andre tilfeller kan de viktigste effektene være redusert ulykkesrisiko eller hensyn natur og miljø. Da må det være disse effektene som beskrives i dette feltet

Avhengighet av andre tiltak: I tilfeller hvor gjennomføringen av (og/eller vesentlige nyttevirkinger av) prosjektet / effektpakken er avhengig av gjennomføringen av andre tiltak, må dette fremgå. Supersiden skal ikke gi et falskt bilde av at et prosjekt/en effekt-pakke står på egne ben hvis dette ikke er tilfellet.

Fakta

Disse opplysninger kan gis for alle prosjekttypene, men enhetene for strekning og omfang kan være forskjellig. Prosjektets størrelse og også visualiseres på et kart for hurtig identifikasjon av prosjektets og dermed nyttevirkingens lokalisering. Kartutsnittet bør markeres med rød firkant () på et kart over hele Norge for overblikk for de som ikke er kjent med lokalområdet.

Strekning/Område: Her skal det opplyses entydig hvilke(n) vei(er), hvilke(n) togstrek-ning(er) eller hvilke(t) haveområde(r) som prosjektet/pakken angår

Kommuner: Her skal det opplyses om hvilke(n) kommune(r) prosjektet/pakken angår

Fylker: Her skal det opplyses om hvilke(n) fylke(r) prosjektet/pakken angår

Omfang: Her skal det opplyses om størrelsesordenen på prosjektet, f.eks. antall kilo-meter med veg eller togspor, eller andre nøkkelindikatorer på prosjektets størrelse.

Planstatus: Her skal det opplyses om hvilken fase i planleggingen prosjektet er i (alter-na-tivt hvilke forskjellige planfasene de ulike prosjektene i effektpakken er i), f.eks. utred-ningsfase, forprosjekt, kommune(del)plan, reguleringsplan.

Finansiering: Hvem finansierer prosjektet. Staten vil typisk være involvert. Bompenger kan også være en del av prosjektet. Da bør det angis hvilken andel av investerings-kostnadene, som er forutsatt finansiert av bompenger.

Kostnadsrammen: Kostnadsnivået som utgjør den øverste grensen på fullmakten gitt av Stortinget. Det utgjør det øvre finansielle tak for prosjektet, og vil normalt dimen-sjo-neres til P85 fratrukket prosjektets kuttliste. Til sammenlikning er *styringsrammen* er det kostnadsnivå utøvende etat forventes å levere prosjektet for. Den settes normalt til P50. Dersom det foreligger spesielle forhold som taler for å fravike hovedregelen for kostnads- og styringsramme, må dette begrunnes. (Finansdepartementet, 2019, Avsnitt 8.2).

NTP: Her skal det opplyses om hvilken status prosjektet/effektpakken har i gjeldende NTP, f.eks. om det er omtalt, fullfinansiert etc.

Hovedresultater

Netto nåverdi: Beregnet som nåverdien av alle nyttevirkinger (f.eks. tidsbesparelser) minus nåverdien av alle kostnadsvirkinger (f.eks. kostnader til investeringer, drift og vedlikehold) gjennom prosjektets levetid. Dette tallet viser hvorvidt summen av alle prissatte virkninger peker mot at prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt eller ikke. Det gir en indikasjon på om fordelene i sum veier opp for ulempene og dermed bidrar til økt velferd i samfunnet. Tre nivåer for netto nåverdi fylles ut:

- Referanse: Netto nåverdi fra nytte-kostnadsberegningen i referansebanen
- Alternativ A: Netto nåverdi fra en nytte-kostnadsberegning i en alternativ referansebane (ikke bestemt hvilken enda)
- Alternativ B: Netto nåverdi fra en nytte-kostnadsberegning i en alternativ referansebane (ikke bestemt hvilken enda)

Netto nytte per budsjettkrone: Netto nåverdi av prosjektet delt på nåverdien av endring i offentlig budsjettbehov. Offentlig budsjettbehov inkluderer investerings- og drifts- og vedlikeholdskostnader, samt endring i bom-inntekter, skatte- og avgiftsinntekter og overføringer til og fra kollektiv- og fergeselskaper, osv. Gir en indikasjon på lønnsomheten per krone som følge av bruken av de offentlige budsjett-mid-lene, og er sammenliknbar på tvers av små og store prosjekter.

Netto nytte per kostnadskrone: Netto nåverdi av prosjektet delt på nåverdien av kostnader knyttet til investeringer, drift og vedlikehold. NNK gir en indikasjon på prosjektets lønnsomhet relativt til prosjektets størrelse, uten motregning av eventuelle inntekter fra bompenger, overføringer eller endringer i skatte- og avgiftsinntekter.

Samlet vurdering inklusiv ikke-prissatte virkninger: I prioriteringsoppdraget skriver Samferdselsdepartementet "Virksomheten skal også gi en samlet vurdering av den samlede samfunnsøkonomiske lønnsomheten av tiltaket basert på både prissatte og ikke-prissatte virkninger". Det ikke er faglig grunnlag for å foreta en slik vurdering på en objektiv eller metodisk transparent måte. Derfor må vurderingen av om prosjektet samlet er positiv eller negativ for samfunnet foretas med et element av subjektivitet og implisitt verdisetting. Det foreslås én av fire verdier:

- Positiv for samfunnet
- Negativ for samfunnet
- Nøytral
- Usikker

Delresultater - prissatte virkninger

Summen av disse fire tallene summeres til "netto nåverdi". De fire tallene viser nytte- og kostnadsvirkinger, separat for fire ulike grupper:

Trafikanter og transportbrukere: Viser hvor mye bedre trafikanter og trans-portbrukere forventes å få det som følge av prosjektet (f.eks. økt framkommelighet, tidsbesparelser, færre ulempekostnader ved ferjetransport, helseeffekter knyttet til sykkel og gange o.l.). Nyttien til trafikanter og transportbrukere er bare en delmengde av den totale beregningen av samfunnsnyttien.

Operatører: Viser hvordan inntekter og kostnader fordeler seg på offentlig konsesjon-erte operatører i transportsektoren; kollektivoperatører, togselskap, bompengeselskap, ferjeselskap og havner. Denne kategorien inneholder poster som ofte går mot hver-andre, slik at totaleffekten for operatører ofte vil bli null. Eksempelvis vil overskudd i bompengeselskaper vil bli overført til 'Det offentlige'.

Det offentlige: Viser netto effekt som prosjektet har på offentlige budsjetter gjennom prosjektets levetid, som investeringskostnader, kostnader til drift og vedlikehold, avgiftsinntekter (for eksempel drivstoffavgifter) og endringer i overføringer til eller fra operatører (for eksempel kollektivselskap).

Samfunnet for øvrig: Viser netto effekt prosjektet har for samfunnet utenfor transport-sektoren, hovedsakelig endringer i ulykkeskostnader, forurensningskostnader og effekti-vitetstap knyttet til skattefinansiering av prosjektkostnadene.

Delresultater - investeringskostnader

Kostnadene knyttet til å realisere prosjektet. Disse kostnader vil være en del av de prissatte virkningene for 'Det offentlige'. Det vil alltid være usikkerhet knyttet til slike anslag på invester-ingskostnader, så derfor er det informativt å oppgi tre forskjellige nøkkeltall for investerings-kostnaden, som alle tas fram ved bruk av anslagsmetoden (SVV Håndbok R764):

P50: P50-estimatet er styringsramme (referanseestimat) og har 50% sannsynlighet for å unngå overskridelse. Beløpet er basissetimatet med et forventet tillegg. Dette forventede tillegget regnes ofte fram gjennom simulering av ulike kostnadsutfall for prosjektet, hvor P50 representerer det 50. persentilet i beregningen av kostnadsutfall. I beregn-ingen av kostnadsestimater legges gjerne et usikkerhetsspenn på kostnadspostene og man legger inn sannsynligheter for usikre hendelser.

Forventningsverdi: Forventningsverdien er det investeringskostnadstallet som inngår i samfunnsøkonomiske analysen. Den formelle definisjonen er gjennomsnittet av alle potensielle verdier kostnaden kan ta, vektet med sannsynligheten for å observere akkurat disse verdiene. For P50 er det like høy sannsynlighet med budsjettoverskridelse som -underskridelse. Men siden kostnaden ved en overskridelse typisk er høyere enn besparelsen ved en underskridelse, vil forventningsverdien typisk være høyere enn P50-estimatet.

P85: P85-estimatet regnes for å ha 85% sannsynlighet for å unngå overskridelse. Beløpet kan forstås som en øvre kostnadsramme og inkluderer en post for uforutsette kostnader (usikker-hets-avsetning) på toppen av P50. P85 regnes ut gjennom samme simuleringssøvelse som P50, hvor P85 representerer det 85. persentilet i beregningen av kostnadsutfall. P85 fratrukket en kuttliste vil normalt svare til kostnadsrammen (se "kostnadsrammen" under "fakta"). P85 vil normalt være det høyeste kostnadsestimater, men det er også teoretisk mulig at P85 er lavere enn forventningsverdien.

Delresultater - ikke-prissatte virkninger

Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger:

- Virkninger 1-5:
- Virkninger 6-10:

Klimavirkninger

Endring CO2-utslipp hele analyseperioden: Total endring i CO2-utslipp som følge av tiltaket, både direkte og indirekte utslipp over alle år i analyseperioden.

Anleggsfasen

Arealbruksendringer

Drift- og vedlikehold

Endret trafikkmengde

Totalt utslipp

Andel i klimaregnskapet

Endring i CO2e-utslipp, åpningsåret

NNV følsomhet for karbonpris

- Lav karbonprisbane
- Standard
- Høy karbonprisbane

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Netto antall dekar inngrep i verdifullt naturområde

Netto antall dekar inngrep i dyrket mark

Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret

Regional fordeling: prosjekt i distriktsnorge

Grupper som opplever vesentlig forverring