



November | 20

## Fagrappport prissatte konsekvenser

---

E39 Bue – Ålgård. Detaljregulering

Nye Veier AS | Tangen 76  
4608 Kristiansand  
nyeveier.no

FAGRAPPOR PRISSATTE KONSEKVENSER

Oppdragsnr:	A128052 (COWI)
Oppdragsnavn:	E39 Bue – Ålgård, detaljregulering
Dokument nr.:	Fagrapport prissatte konsekvenser

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
			Marte Åsland Hansen	Terje Vidar Fordal	Kristian de Lange

## Forord

Denne fagrapporten er utarbeidet som en del av arbeidet med reguleringsplan for E39 Bue - Ålgård, i Bjerkreim kommune og Gjesdal kommune. Rapporten tar for seg temaet prissatte konsekvenser.

Tiltakshaver og ansvarlig for utredningen er Nye Veier.

Hos Nye Veier leder Kjetil Medhus arbeidet med reguleringsplanen. Kristian de Lange er prosjektleder hos COWI AS. Fagansvarlig for prissatte konsekvenser har vært Marte Åsland Hansen.

November 2020  
Stavanger

## Innhold

Forord .....	3
1 Sammen drag .....	5
1.1 Prissatte konsekvenser .....	5
2 Innledning .....	7
2.1 Bakgrunn .....	7
2.2 Mål for prosjektet og planarbeidet .....	7
2.3 Kort beskrivelse av tiltaket .....	8
2.4 Alternativer .....	8
3 Nyttetekostnadsanalyse .....	9
3.1 Forutsetninger .....	9
3.2 Alternativer .....	10
3.3 Resultater .....	11
4 Referanser .....	14
5 Vedlegg .....	15

## 1 Sammendrag

### 1.1 Prissatte konsekvenser

Denne rapporten inneholder en beskrivelse av prissatte konsekvenser/nyttekostnadsberegning for ny E39 Bue - Ålgård. For å beregne prissatte konsekvenser har Statens vegvesens eget dataverktøy, EFFEKT6.73, blitt benyttet. Inngangsdata til nyttekostnadsberegningene er trafikkberegninger med de regionale transportmodellene (RTM). Det er benyttet nyeste tilgjengelige versjon av RTM, versjon 4.1.2.

Det pågår en utvikling av modellverktøyet som vil påvirke beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Resultatene fra denne analysen kan dermed ikke sammenlignes direkte med beregninger med andre modellversjoner, men er først og fremst egnet for å sammenligne de ulike alternativene mot hverandre.

Ny E39 planlegges som firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t og bredde 23 meter. Ny E39 medfører at reisetiden reduseres med ca. 3 min, fra ca. 10,5 min til ca. 7,5 min. Reiselengden er omtrent lik på ny og eksisterende E39.

Det er gjort transportmodell- og EFFEKT-beregninger av to ulike alternativer (A1 og A2). Alternativene er identiske bortsett fra forskjellig kryssutforming på Bue og ulik linjeføring de første to kilometerne fra Bue og nordover. Forskjellen utgjør ca. 100 meter lengre reisevei for alternativ A2 sammenlignet med alternativ A1.

Tabell 1-1 viser investeringskostnad som er lagt til grunn og resultater fra nyttekostnadsberegningen. Det understrekes at dette ikke er endelige kostnadstall for strekningen, men tall som er brukt for å sammenligne alternativene<sup>1</sup>.

Tabell 1-1: Sammenstilling av prissatte konsekvenser for ny E39 Bue-Ålgård (1000-kr, prisnivå 2020).

Nyttekostnadsanalyse	E39 Bue-Ålgård, referanse inkluderer Kristiansand-Røyskår og Ålgård-Hove	
	A1	A2
Utbyggingskostnad i 1000-kr	2 923 749	3 064 784
Prisnivå	2020	2020
Trafikanter og transportbrukere	1 059 599	1 015 691
Operatører	-7 934	-11 778
Det offentlige	-2 559 295	-2 678 133
Ulykker	298 401	298 229
Luftforurensing	-174 605	-178 112
Restverdi	261 511	238 353
Skattekostnad	-511 859	-535 627
<b>Netto nytte</b>	<b>-1 634 183</b>	<b>-1 851 377</b>
<b>Netto nytte pr budsjettkrone</b>	<b>-0,64</b>	<b>-0,69</b>

**Kommentert [KM1]:** Hele rapporten anses intern, og legges ikke ved behandlingen.

**Kommentert [KM2]:** NN skal ikke kommuniseres utad.

**Kommentert [KM3]:** NNB skal ikke kommuniseres utad.

<sup>1</sup> Kostnadstall er mottatt av Nye Veier 11. mai 2020

Det er forholdsvis liten forskjell mellom alternativene. Både A1 og A2 har negativ netto nytte, på henholdsvis -1 634 og -1 851 millioner kroner. A1 kommer noe bedre ut enn A2, noe som hovedsakelig skyldes noe høyere trafikantnytte (som følge av ca. 100 meter kortere vei) og ca. 140 mill. lavere investeringskostnad.

De andre nyttekostnadskomponentene er forholdsvis like. Tiltaket medfører reduksjon i ulykkeskostnader som følge av overføring av trafikk til en mer trafiksikker vei (med midtdeler). Økningen i kostnader tilknyttet luftforurensing skyldes økt transportarbeid og økt hastighet.

Som følge av høyere nytte er restverdien noe høyere for alternativ A1 enn A2. Lavere investeringskostnader for alternativ A1 enn A2 medfører at skattekostnaden er noe lavere.

I tillegg til usikkerhet knyttet til modellverktøyet, som er under utvikling, er det også usikkerhet knyttet til utfart- og ferietrafikk, trafikkvekst og kostnadsanslaget. Det er trolig kun større endringer i kostnadsanslaget som kan ha betydning for rangering av alternativene, da det for de andre nyttekostnadskomponentene er det korteste alternativet som kommer best ut.

**Kommentert [KM4]:** Bør utdypes/forklares isolert for strekningen. Muligens ikke i sammendraget, men i hovedteksten.

**Kommentert [KM5R4]:** Skal ikke kommuniseres utad.

**Kommentert [KM6]:** Skal ikke kommuniseres utad. Kan rangere internt uten konkret kostnad.

## 2 Innledning

### 2.1 Bakgrunn

Nye Veier ble opprettet av Stortinget i 2016 med mål om å etablere en slank, effektiv og spesialisert byggherreorganisasjon. Nye Veier sitt oppdrag er å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde trafiksikre hovedveier. Disse veiene reduserer reisetid, knytter sammen bo- og arbeidsmarkedsregioner, og sørger for færre drepte og hardt skadde i trafikken. Nye Veier har per i dag ansvaret for 700 kilometer hovedvei, og en investeringsramme på 150 milliarder kroner.

Nye Veier har ansvar for strekningen mellom Kristiansand og Ålgård. Dagens E39 er av variabel standard, og sikkerhet og framkommelighet er ikke tilfredsstillende. Veien er og vil være en del av TEN-T (det transeuropeiske transportnettverket), og dermed en viktig transportkorridor. Denne strekningen er delt opp i flere delstrekninger, med ulik status:

- Kristiansand vest - Mandal øst: utbygging pågår, med planlagt ferdigstilling i 2022
- Mandal øst – Mandal by: utbygging pågår, med planlagt ferdigstilling i 2022
- Mandal – Lyngdal øst: områderegulering er vedtatt. Arbeid med detaljregulering starter i 2020, og planlagt anleggsstart er årsskiftet 2021/2022 med mulig ferdigstilling 2025
- Herdal – Røyskå: detaljregulering ble sluttbehandlet i Lyngdal kommunestyre i juni 2020. Byggestart er planlagt til 2021, med mulig ferdigstilling i 2024
- Lyngdal vest – Ålgård: Statens vegvesen sendte endelig planforslag til behandling i Samferdselsdepartementet den 18. juni 2020. Samferdselsdepartementet var ferdig med sin saksbehandling den 24. september, [og tilrår korridoren A1-R2 med variant V4a, slik også Statens vegvesen gjør etter høringen av kommunedelplanen](#). Det er Kommunal- og moderniseringsdepartementet som er planmyndighet og skal vedta den statlige kommunedelplanen. Nye Veier overtar strekningen formelt ved vedtatt kommunedelplan
- Bue – Ålgård: detaljregulering pågår

### 2.2 Mål for prosjektet og planarbeidet

Ny E39 mellom Bue og Ålgård er en del av Nye Veier sitt prosjekt E39 mellom Kristiansand og Ålgård. Bygging av ny E39 skal binde regionen sammen, skape et større bo- og arbeidsmarked, gi kortere reisetid og langt bedre sikkerhet for trafikantene. Målsettingen er samtidig å redusere utslippet av klimagasser og andre miljøkonsekvenser.

#### 2.2.1 Hovedmål og delmål

Reguleringsplan for E39 Bue - Ålgård skal bidra til at de sektorpolitiske målene i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 nås (Det kongelige samferdselsdepartement, 2017).

Nasjonal transportplan sine hovedmål er:

- Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet
- Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen
- Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser

Videre gjelder følgende delmål for planprosjektet:

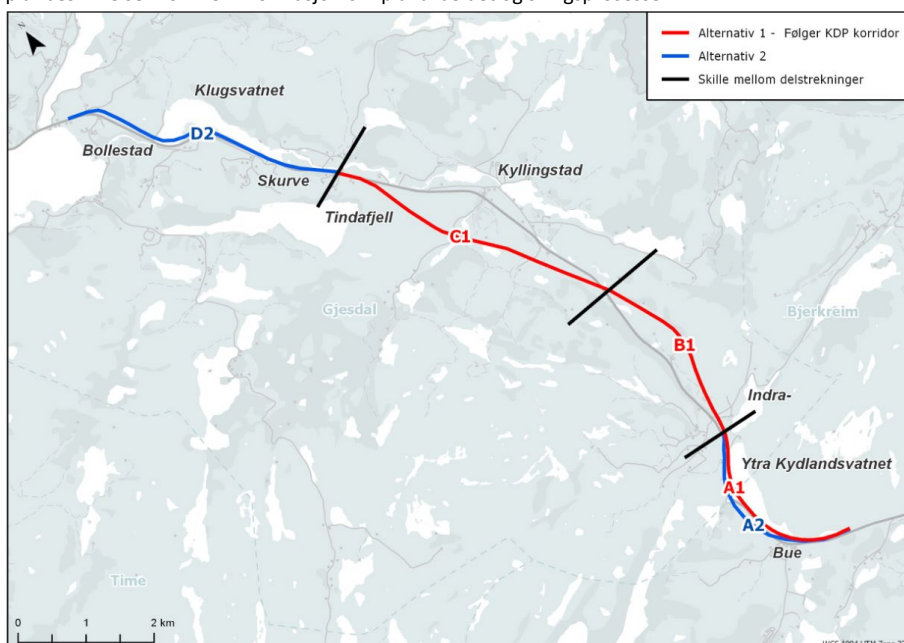
- Samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt
- Sikre økt framkommelighet og trafikantnytte
- Fornøyd lokalsamfunn, naboer og berørte grunneiere
- Minimere negative effekter for de ikke-prissatte konsekvensene

### 2.3 Kort beskrivelse av tiltaket

Detaljregulering med konsekvensutredning for E39 Bue - Ålgård gjelder ny firefelts motorvei fra Bue i Bjerkreim kommune til Ålgård i Gjesdal kommune. Strekningen er på ca. 15 km. Ved Bue og Ålgård kobles ny vei til dagens E39, samtidig som det tilrettelegges for kobling mot ny E39 mot sør og nord. Det planlegges for fartsgrænse på 110 km/t.

### 2.4 Alternativer

Som en del av planarbeidet har det blitt vurdert flere alternativer. Det har blitt utført en siling for å komme ned til et antall alternativer som vurderes som hensiktsmessig å utrede nærmere. Figuren under viser de alternativene som har blitt konsekvensutredet i denne fagrapporten. Se planbeskrivelsen for mer informasjon om planarbeidet og silingsprosessen.



Figur 2-1: Figuren viser alternativer som konsekvensutredes.

#### 0-alternativet

0-alternativet er et uttrykk for den situasjonen man kan tenke seg dersom et planlagt tiltak ikke blir gjennomført. 0-alternativet er et sammenligningsgrunnlag for vurderingen av konsekvenser. Det betyr at referansesituasjonen per definisjon ikke har noen konsekvenser. I 0-alternativet inngår normalt vedtatte reguleringsplaner og en framskrivning av trafikk tall. 0-alternativet benyttes i forbindelse med metodebeskrivelsen som framkommer av Statens vegvesen sin håndbok V712 Konsekvensanalyser, og som konsekvensutredningen i denne saken benytter.

I dette planarbeidet er 0-alternativet dagens situasjon, det vil si fortsatt bruk av E39 slik den ligger i dag, med tilknyttet veisystem. 0-alternativet benyttes for å sammenlikne alternativene, og dermed å kunne redegjøre for konsekvensene av å realisere utbyggingen.



### 3 Nyttekostnadsanalyse

For å beregne prissatte konsekvenser er det benyttet nyeste tilgjengelige versjon av EFFEKT, versjon 6.73. EFFEKT er utviklet av SINTEF på oppdrag fra Statens vegvesen Vegdirektoratet med formål å beregne prissatte konsekvenser på en standardisert måte slik at ulike tiltak og alternativer kan sammenlignes.

Inngangsdata til nyttekostnadsberegningene er trafikkberegninger med de regionale transportmodellene (RTM). I dette prosjektet er det benyttet DOM Agder Rogaland. Dette er en delområde-modell som dekker det meste av Agder og Rogaland. Det er benyttet nyeste tilgjengelige versjon av RTM, versjon 4.1.2.

Det pågår en utvikling av modellverktøyet som vil påvirke den beregnede samfunnsøkonomiske lønnsomheten av veialternativene. Resultatene fra denne analysen bør først og fremst benyttes for sammenligning av utbyggingsalternativene, og ikke til sammenligning med beregninger gjort med tidligere modellversjoner.

#### 3.1 Forutsetninger

##### 3.1.1 Generelle forutsetninger

I tabellen nedenfor framgår forutsetningene som er lagt til grunn i nyttekostnadsberegningene. Det er i beregningene forutsatt offentlig finansiering, det vil si ikke bompenger. Dette er vanlig i nyttekostnadsanalyser der hensikten er å sammenligne alternativer med hverandre, selv om det i realiteten skal være bompenger på strekningen de første 15 årene.

Trafikktall for 2030 og 2050 er lest inn fra transportmodellen. Videre er det interpolert for å få trafikktall i perioden 2030 – 2050. Det er benyttet prognose fra EFFEKT 6.73 for årlig trafikkvekst i Rogaland fylke før 2030 og etter 2050.

Tabell 3-1: Generelle forutsetninger for nytteberegningene.

Felles prisnivå	2020
Sammenligningsår	2022
Analyseperiode/levetid	40 år/75 år
Mva.	22 %
Skattefaktor	1,2
Kalkulasjonsrente første 40 år	4 %
Åpningsår tiltak	2024
Beregningsår i transportmodell	2030 og 2050
Trafikkvekst (årlig vekst)	2024 – 2030 (prognoser EFFEKT), lette/tunge: 1,7 % / 2,1 % 2030 – 2050 (transportmodell), lette / tunge: 0,8 % / 1,6 % 2050 – 2063 (prognoser EFFEKT), lette/tunge: 0,9 % / 1,8 %

### 3.1.2 0-alternativ og influensområde

I beregningene er det forutsatt at eksisterende E39 i planområdet har veistandard og fartsgrense som i dag, det vil si to felt og fartsgrense 80 km/t (med unntak av et par kortere strekninger med fartsgrense 70 km/t). Det er lagt til grunn at det er etablert midtrekkverk over en strekning på ca. to kilometer ved Skurve. Arbeidet med etablering av rekkverket pågår i 2020.

Virkninger av tiltaket i og utenfor planområdet er fanget opp av transportmodellberegningene. Dette danner grunnlag for de prissatte konsekvensene som beregnes i EFTEKT.

I hovedberegningen er det valgt å legge til grunn prioriterte prosjekter på E39 fram mot 2030 i 0-alternativet:

- Hovedberegning (sannsynlig situasjon i 2030):
  - Kristiansand vest – Mandal er under utbygging
  - Mandal – Herdal – Røyskår er planlagt åpnet 2024 – 2025
  - Ålgård – Hove er foreslått prioritert i andre halvdel av NTP

I vedlegg er det i tillegg vist resultater med to alternative referansesituasjoner:

- Prosjekter med vedtatt reguleringsplan og finansiering. For E39 er det forutsatt Kristiansand vest – Mandal.
- Sannsynlig situasjon i 2050. Dette innebærer full utbygging fra Kristiansand til Hove med fire felt og 110 km/t. Transportmodellberegningen for denne situasjonen danner grunnlag for trafikkprognoser for 2050 benyttet i arbeidet med reguleringsplanen.

## 3.2 Alternativer

Ny E39 planlegges som firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t. Veien planlegges med bredde 23 meter. Tiltaket er nærmere beskrevet i innledningen.

Reiselengden er omtrent lik på eksisterende og ny E39. Ny E39 medfører at reisetiden reduseres med ca. 3 min, fra ca. 10,5 min til ca. 7,5 min.

Det er planlagt å benytte dagens kryss ved Skurve industriområde, ca. 3 km sør for krysset på Ålgård.

Det er gjort transportmodell- og EFTEKT-beregninger av to ulike alternativer. Alternativene er identiske bortsett fra forskjellig kryssutforming på Bue og ulik linjeføring de første to kilometerne fra Bue og nordover. Forskjellen utgjør ca. 100 meter lengre reisevei for alternativ A2-B1-C1-D1 sammenlignet med alternativ A1-B1-C1-D1.

I EFTEKT-beregningene er det lagt inn følgende broer og tunneler:

- A2: bro ved Ytre Kyrstjørna (lengde 100 meter, bredde 25 meter)
- Broer i begge alternativer:
  - Søylandsdalen (lengde 100 meter, bredde 25 meter)
  - Kjedlandsåna (lengde 80 meter, bredde 2 x 13 meter)
  - Klugsvatnet (lengde 40 meter, bredde 24 meter)
- Tunnel i begge alternativer: 890 meter

**Kommentert [KM7]:** Dette er vel egentlig feil, for det er vel kulvert for fylkesveien her opprinnelig?

**Kommentert [KM8]:** Mulig behov for revisjon her, gitt optimaliseringsrunde.

### 3.3 Resultater

#### 3.3.1 Oversikt

Videre er det vist resultater fra beregningen av de ulike nyttekomponentene som i sum gir alternativenes netto nytte (NN). Netto nytte er den beregnede nytten av veiprojektet minus kostnaden for bygging og drift av prosjektet. Nyten er regnet i en periode på 40 år og diskontert til en nåverdi. Netto nytte per budsjettkrone (NNB) forteller hvor mye samfunnet får igjen eller taper for hver investert krone. Kostnadsestimatet er mottatt fra Nye Veier 11. mai 2020.

Tabell 3-2 viser utbyggingskostnad og resultater fra beregningene. Det understrekes at dette ikke er endelige kostnadstall for strekningen, men tall som er brukt for å sammenligne alternativene. Kostnadsestimatet er mottatt fra Nye Veier 11. mai 2020.

Tabell 3-2: Sammenstilling av prissatte konsekvenser for ny E39 Bue-Ålgård, forutsatt utbygging av Kristiansand-Røyskå og Ålgård-Hove (1000-kr, prisnivå 2020).

	<b>E39 Bue-Ålgård, referanse inkluderer Kristiansand-Røyskå og Ålgård-Hove (prioriterte prosjekter fram mot 2030)</b>	
	<b>A1-B1-C1-D1</b>	<b>A2-B1-C1-D1</b>
<b>Nyttekostnadsanalyse</b>		
<b>Utbyggingskostnad i 1000-kr</b>	2 923 749	3 064 784
<b>Prisnivå</b>	2020	2020
<b>Trafikanter og transportbrukere</b>		
Trafikantnytte	1 059 599	1 015 691
Ulempekostnader for ferjetrafikanter	0	0
Helsevirkninger for GS-trafikk	0	0
Utrygghetskostnader for GS-trafikk	0	0
<b>SUM</b>	<b>1 059 599</b>	<b>1 015 691</b>
<b>Operatører</b>		
Kostnader	0	0
Inntekter	-7 934	-11 778
Overføringer	0	0
<b>SUM</b>	<b>-7 934</b>	<b>-11 778</b>
<b>Det offentlige</b>		
Investeringer	-2 313 347	-2 424 937
Drift og vedlikehold	-396 847	-406 039
Overføringer	0	0
Skatte- og avgiftsinntekter	150 898	152 842
<b>SUM</b>	<b>-2 559 295</b>	<b>-2 678 133</b>
<b>Samfunnet for øvrig</b>		
Ulykker	298 401	298 229
Luftforurensning	-174 605	-178 112
Andre kostnader	0	0
Restverdi	261 511	238 353

**Kommentert [KM9]:** Tallene her oppgis ikke utad, dvs. rapporten går ikke på høring.

Skattekostnad	-511 859	-535 627
<b>SUM</b>	<b>-126 552</b>	<b>-177 157</b>
<b>Netto nytte</b>	<b>-1 634 183</b>	<b>-1 851 377</b>
<b>Netto nytte pr budsjettkrone</b>	<b>-0,64</b>	<b>-0,69</b>

**Kommentert [KM10]:** Oppgir ikke NN utad.

**Kommentert [KM11]:** Oppgir ikke NNB utad.

### 3.3.2 Kommentarer til resultatene

Det er forholdsvis liten forskjell mellom alternativene. Både A1 og A2 har negativ netto nytte, på henholdsvis -1 634 og -1 851 millioner kroner. A1 kommer noe bedre ut enn A2, noe som hovedsakelig skyldes noe høyere trafikantnytte (som følge av ca. 100 meter kortere vei) og ca. 140 millioner lavere investeringskostnad. De andre nyttekostnadskomponentene er forholdsvis like.

**Kommentert [KM12]:** Negativ netto nytte kommuniseres ikke utad.

Begge alternativene medfører reduksjon av ulykkeskostnader sammenlignet med referansesituasjon på ca. 300 millioner kroner. Besparelsen kommer av overføring av trafikk til en mer trafiksikker vei (med midtrekkverk). Økningen i kostnader tilknyttet luftforurensning er på i overkant av 170 millioner kroner og skyldes økt transportarbeid (det vil si flere kjørte kilometer med bil totalt) og økt hastighet.

Som følge av høyere trafikantnytte og lavere investeringskostnad er også restverdien noe høyere for alternativ A1 enn A2. Lavere investeringskostnader for alternativ A1 medfører også at skattekostnaden er noe lavere.

Det understrekes at beregningene som Nye Veier gjør i forbindelse med porteføljeprioritering gjøres over lengre strekninger, og med noe annen tilnærming enn det som er gjort i denne rapporten. Dette gjelder blant annet åpningsår og referanseveinett.

### 3.3.3 Usikkerhet

Som nevnt tidligere pågår det en utvikling av modellverktøyet som vil påvirke beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Den viktigste endringen i forhold til tidligere modellversjoner er verdsettingen av spart reisetid, der man i benyttet modellversjon har en lavere verdsetting enn i tidligere beregninger. Dette medfører at beregnet trafikantnytte blir lavere og at resultatene fra denne analysen ikke kan sammenlignes direkte med beregninger med andre modellversjoner. Beregningene er først og fremst egnet for å sammenligne de ulike alternativene i denne detaljreguleringen mot hverandre.

En usikkerhet i transportmodellen er at den ikke håndterer situasjoner med stor utfart- og ferietrafikk. Sammenlignet med den øvrige trafikken på E39 utgjør likevel utfart-/ferietrafikk en liten andel av den totale trafikken. Denne svakheten med transportmodellen antas å ikke ha betydning for rangeringen av alternativene.

En annen usikkerhet i nytteberegningen er forutsatt trafikkvekst i den 40 år lange beregningsperioden. En høyere årlig trafikkvekst enn det som er forutsatt vil øke den beregnede nytten, det vil si forbedre den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Beregnet trafikkmengde for 2050 på ny E39 er lavere enn det som tidligere er beregnet i kommunedelplan E39 Lyngdal – Ålgård, og skyldes at det er benyttet nyere modellversjoner for beregning av både korte personturer (under 70 km), lange personturer (over 70 km, beregnes med Nasjonal transportmodell) og gods (beregnes med godsmodellen).

Videre er det usikkerhet rundt kostnadsanslaget for de ulike prosjektene. Endring i hvilket alternativ som er dyrest kan ha konsekvens for rangering av alternativene, da de andre nyttekostnads-komponentene er forholdsvis like.

## 4 Referanser

- Statens vegvesen. (2018). Konsekvensanalyser veiledning Håndbok V712.
- E39 Bue - Ålgård, Fagrapport trafiksikkerhetsmessig konsekvensanalyse, COWI/Nye Veier 2020

## 5 Vedlegg

Tabellen under viser resultater fra beregninger av alternativ A1 og A2 med forutsatt utbygging av Kristiansand-Mandal.

Tabell 5-1: Sammenstilling av prissatte konsekvenser for ny E39 Bue-Ålgård, forutsatt utbygging av Kristiansand-Bue og Ålgård-Hove (1000-kr, prisnivå 2020)

Nyttekostnadsanalyse	E39 Bue-Ålgård, referanse inkluderer Kristiansand-Mandal	
	A1	A2
<b>Utbyggingskostnad i 1000-kr</b>	2 923 749	3 064 784
<b>Prisnivå</b>	2020	2020
<b>Trafikanter og transportbrukere</b>		
Trafikantnytte	788 934	753 567
Ulempekostnader for ferjetrafikanter	0	0
Helsevirkninger for GS-trafikk	0	0
Utrygghetskostnader for GS-trafikk	0	0
<b>SUM</b>	<b>788 934</b>	<b>753 567</b>
<b>Operatører</b>		
Kostnader	7	7
Inntekter	-20 076	-20 788
Overføringer	0	0
<b>SUM</b>	<b>-20 069</b>	<b>-20 781</b>
<b>Det offentlige</b>		
Investeringer	-2 313 347	-2 424 937
Drift og vedlikehold	-370 633	-380 229
Overføringer	0	0
Skatte- og avgiftsinntekter	83 802	85 347
<b>SUM</b>	<b>-2 600 177</b>	<b>-2 719 819</b>
<b>Samfunnet for øvrig</b>		
Ulykker	203 368	203 756
Luftforurensning	-106 540	-109 905
Andre kostnader	0	0
Restverdi	161 850	142 145
Skattekostnad	-520 036	-543 964
<b>SUM</b>	<b>-261 358</b>	<b>-307 968</b>
<b>Netto nytte</b>	<b>-2 092 670</b>	<b>-2 295 000</b>
<b>Netto nytte pr budsjettkrone</b>	<b>-0,80</b>	<b>-0,84</b>

Kostnadsestimatet er mottatt fra Nye Veier 11. mai 2020.

**Kommentert [KM13]:** Er det aktuelt å ha med denne? Vi kommer vel nå i hvert fall til å bygge til og med Røyskår innen 2024.

**Kommentert [KM14]:** Stemmer ikke med teksten over eller i øverste linje i tabellen.

**Kommentert [KM15]:** Som foregående er det ikke aktuelt å vise disse tallene som del av planbehandlingen.

Tabellen under viser resultater fra beregninger av alternativ A1 og A2 med forutsatt utbygging av Kristiansand-Bue og Ålgård-Hove.

Tabell 5-2: Sammenstilling av prissatte konsekvenser for ny E39 Bue-Ålgård, forutsatt utbygging av Kristiansand-Bue og Ålgård-Hove (1000-kr, prisnivå 2020).

	E39 Bue-Ålgård, referanse inkluderer Kristiansand-Bue og Ålgård-Hove	
	A1	A2
<b>Nyttekostnadsanalyse</b>		
<b>Utbyggingskostnad i 1000-kr</b>	2 923 749	3 064 784
<b>Prisnivå</b>	2020	2020
<b>Trafikanter og transportbrukere</b>		
Trafikantnytte	803 690	773 490
Ulempekostnader for ferjetrafikanter	0	0
Helsevirkninger for GS-trafikk	0	0
Utrygghetskostnader for GS-trafikk	0	0
<b>SUM</b>	<b>803 690</b>	<b>773 490</b>
<b>Operatører</b>		
Kostnader	0	0
Inntekter	-9 655	-3 478
Overføringer	0	0
<b>SUM</b>	<b>-9 655</b>	<b>-3 478</b>
<b>Det offentlige</b>		
Investeringer	-2 313 347	-2 424 937
Drift og vedlikehold	-380 550	-389 968
Overføringer	0	0
Skatte- og avgiftsinntekter	115 780	114 607
<b>SUM</b>	<b>-2 578 117</b>	<b>-2 700 297</b>
<b>Samfunnet for øvrig</b>		
Ulykker	233 477	235 190
Luftforurensning	-136 043	-138 555
Andre kostnader	0	0
Restverdi	168 780	148 344
Skattekostnad	-515 623	-540 060
<b>SUM</b>	<b>-249 409</b>	<b>-295 081</b>
<b>Netto nytte</b>	<b>-2 033 491</b>	<b>-2 225 366</b>
<b>Netto nytte pr budsjettkrone</b>	<b>-0,79</b>	<b>-0,82</b>

**Kommentert [KM17R16]:** NNB går vel her faktisk enda lenger ned enn Bue-Ålgård, gitt i praksis samme utbyggingsforutsetninger? Tallet er kolossalt mye svakere enn KDP, der det er -0,12 for A1-R1.

**Kommentert [KM18R16]:** Tabell 3-2 oppgir E39 Bue-Ålgård, inkludert Kristiansand-Røyskår og Ålgård-Hove

**Kommentert [KM16]:** Skal ikke oppgis utad.