

COWI

N NyeVeier

NYE VEIER AS, E6 STORHOVE-ØYER
REGULERINGSPLAN MED KONSEKVENSTREDNING

PRISSATTE KONSEKVENSER

FAGRAPPOR

OPPDRA

A118462

| VERS | UTGIVELSE | BESKRIVELSE | UTARBEIDET | KONTROLLERT | GODKJENT |
|------|------------|-------------------------|------------|-------------|----------------------------|
| 1 | 2019-08-16 | Til 1. gangs behandling | G. Mørkrid | T. Fordal | S. Grimeli / O. Eriksen |

| DOKUMENTINFORMASJON | |
|------------------------------------|---|
| Rapporttittel: | E6 Storhove-Øyer. Reguleringsplan med KU. Prissatte konsekvenser |
| Dato: | 16.08.2019 |
| Utgave: | Til 1. gangs behandling |
| Filnavn: | RAP_E6SØ_Prissatte |
| Oppdragsgiver: | Nye Veier AS |
| Kontaktperson hos Nye Veier AS: | Harald Monsen |
| Rådgiver: | COWI AS |
| Prosjektleder COWI AS: | Olav Eriksen |
| Utarbeidet av: | Geir Mørkrid |
| Sidemannskontroll: | Terje V. Fordal |
| Godkjent av: | Sigrid Grimeli / Olav Eriksen |

FORORD

Denne temautredningen er utarbeidet som en del av arbeidet med reguleringsplan for E6 Storhove-Øyer, i Lillehammer kommune og Øyer kommune. Rapporten tar for seg temaet prissatte konsekvenser i henhold til planprogrammet som er fastsatt av kommunene.

Tiltakshaver og ansvarlig for utredningen er Nye Veier.

Hos Nye Veier leder Harald Monsen arbeidet med reguleringsplanen. Olav Eriksen er prosjektleder hos COWI AS. Fagansvarlig for prissatte konsekvenser har vært Geir Mørkrid.

August 2019
Hamar

INNHOOLD

| | | |
|-----|------------------------------------|----|
| 1 | Sammendrag | 5 |
| 2 | Innledning | 7 |
| 2.1 | Bakgrunn | 7 |
| 2.2 | Mål for prosjektet og planarbeidet | 7 |
| 2.3 | Kort beskrivelse av tiltaket | 7 |
| 2.4 | Planalternativer | 8 |
| 2.5 | 0-alternativet | 8 |
| 2.6 | Om denne rapporten | 8 |
| 3 | Nyttekostnadsanalyse | 10 |
| 3.1 | Forutsetninger | 10 |
| 3.2 | Resultater | 11 |
| 4 | Kilder | 13 |
| 5 | Vedlegg | 14 |

1 Sammendrag

Denne rapporten inneholder en beskrivelse av prissatte konsekvenser / nyttekostnadsberegning iht. planprogrammet for Lillehammer og for Øyer. For å beregne prissatte konsekvenser er Statens vegvesens eget dataverktøy, EFFEKT6.62, benyttet.

De fire alternativenes utbyggingskostnad framgår av tabell 1-1. Alternativene A og B der E6 forutsettes bygd med fire felt og 110 km/t til like sør for Granrudmoen er i underkant av 500 millioner dyrere enn de to alternativene der denne vegstandarden bygges til Hunderfossen. For alle alternativ er det forutsatt at krysset ved Granrudmoen beholdes.

Kostnadsverdiene som ligger til grunn for beregningen er P50-kostnad som representerer den mest sannsynlige kostnaden. Det understrekes at dette ikke er endelige kostnadstall for strekningen, men tall som er brukt for å sammenligne alternativene.

Tabell 1-1 Investeringskostnader for alternativene ved ny E6 Storhove – Øyer (i mill. 2019-kr)

| | Alternativ A | Alternativ B | Alternativ C0 | Alternativ C1 |
|----------------------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| Investeringskostnad | 2 401 | 2 449 | 1 992 | 1 988 |

Tabell 1-2 viser resultatene fra beregningen av de ulike nyttekomponentene som i sum gir alternativenes netto nytte (NN). Nyttien er regnet i en periode på 40 år og diskontert til en nåverdi slik at man kan sammenligne med kostnaden som kreves for få denne nytten. Verdiene oppgis i 2018-kroner som er felles prisnivå i EFFEKT 6.62.

Alle alternativene har negativ netto nytte. De to beste alternativene, C0 og C1, har netto nytte på henholdsvis -1 376 og -1 264 millioner kroner, mens de to dårligste (A og B) har netto nytte som er ca. 500 millioner kroner lavere (dårligere) enn de to C-alternativene. Siden alternativenes nytte for *Trafikanter og transportbrukere* og *Ulykker og Støy og luftforurensning* er relativt like, er det kostnaden for bygging og drift (nyttekomponenten *Det offentlige*) som er hovedgrunnen til forskjellene i netto nytte.

Alternativ C1 kommer best ut på nytte for trafikanter og transportbrukere. Det skyldes at krysset på Midtskog gjør at E6-trafikk som i dag tar av eller kommer på ved Ensby får en lenger strekning på E6 med 110 km/t i stedet for å kjøre ca. 2 km i 60 km/t på fv. 312 slik det ville blitt med C0. Beregningene viser at plasseringen av kryssene på utbyggingsstrekningen betyr mer for nytten enn ekstra veglengde med fire kjørefelt og 110 km/t. Dette er grunnen til at alternativene A og B som har lengst strekning med 110 km/t ikke får vesentlig høyere trafikantnytte enn alternativ C1 som har en mer optimal kryssplassering (Midtskog).

Tabell 1-2 Sammenstilling av prissatte konsekvenser for alternativene ved ny E6 Storhove – Øyer (i mill. 2019-kr)

| Nyttekostnadsberegning | Alternativ A | Alternativ B | Alternativ C0 | Alternativ C1 |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Trafikant- og transportbrukere | 718.49 | 783.06 | 677.42 | 791.68 |
| Operatører | -8.80 | -7.94 | -8.80 | -10.11 |
| Det offentlige | -2 080.71 | -2 099.06 | -1 717.93 | -1 742.68 |
| Ulykker | 161.30 | 175.42 | 159.41 | 167.20 |
| Støy og luftforurensning | -150.37 | -157.03 | -142.03 | -121.11 |
| Skattekostnad | -416.14 | -419.81 | -343.59 | -348.54 |
| Netto nytte (NN) | -1776.24 | -1725.37 | -1375.52 | -1263.55 |
| Netto nytte pr budsjettkrone (NNB) | -0.85 | -0.82 | -0.80 | -0.73 |

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.

2 Innledning

2.1 Bakgrunn

E6 er en hovedforbindelse nord-sør i landet og knytter også Nord-Vestlandet sammen med sentrale Østlandsområdet. Foruten strekingen Oslo – Trondheim, er E6 viktig for Mjøsregionen hvor den knytter sammen byer og tettsteder til et felles bo- og arbeidsmarked.

Bakgrunnen for prosjektet er behovet for å bedre forholdene på E6 i Mjøsregionen og Gudbrandsdalen. Dagens E6 er av variabel standard, og sikkerhet og framkommelighet er ikke tilfredsstillende. Vegen medfører også miljøproblemer for blant annet nærliggende boligområder.

Gjennom tidligere konseptvalgutredninger (KVU) og avklaringer med Samferdselsdepartementet er det avklart at E6 skal bygges som firefelts veg fram til Lillehammer. Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby som er utarbeidet av Statens vegvesen ble vedtatt i august 2018. Denne planen omfatter firefelts motorveg fra Vingrom til Ensby.

Det statlige utbyggingselskapet Nye Veier har ansvaret for utarbeiding av reguleringsplaner og utbygging av E6 fra Kolomoen til Øyer sør. E6 Storhove – Øyer inngår som en del av Nye Veier sitt prosjekt for Moelv-Lillehammer-Øyer sør. Samtidig som Nye Veier overtok ansvaret fra Statens vegvesen, ble strekningen utvidet videre nordover mot Øyer.



Figur 2-1: Kart som viser Nye Veier sitt prosjekt Moelv-Lillehammer-Øyer sør. Rød sirkel markerer Storhove-Øyer.

2.2 Mål for prosjektet og planarbeidet

Nye Veiers mål med prosjektet er å sikre en utbygging som ivaretar selskapets samfunnsansvar med gode og kostnadseffektive løsninger. Utbyggingen av E6 Innlandet skal gi økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved å sikre bedre framkommelighet for personer og gods, reduksjon i ulykker, samt reduksjon i klimagassutslipp og andre negative miljøkonsekvenser ved utbygging, drift og vedlikehold.

2.3 Kort beskrivelse av tiltaket

Detaljreguleringsplan med konsekvensutredning for E6 Storhove – Øyer gjelder ny firefelts motorveg fra Storhove i Lillehammer kommune og nordover inn i Øyer kommune. Avgrensning i nord varierer i de ulike alternativene som er utredet.

Ved Storhove kobles ny veg til dagens E6, samtidig som det tilrettelegges for kobling mot ny E6 videre sørover mot Vingrom. Forbi Fåberg skal vegen gå i en toløps tunnel. Videre nordover fortsetter den nye vegen i dagen, som en utvidelse av dagens trase. Det planlegges for fartsgrense på 110 km/t.

2.4 Planalternativer

Som en del av planarbeidet utredes ulike alternativer i Øyer kommune. Se figur på neste side.

Alternativ A og B omfatter utbygging av ca. 10 km firefelts motorveg med 110 km/t fram til ca. 1 km sør for Granrudmoen. Alternativ A forutsetter at dagens kryssplassering ved Ensby opprettholdes. I Alternativ B legges krysset ved Ensby ned, og det etableres et nytt kryss ca. 1 km sør for dagens kryss Granrudmoen.

Alternativ C0 og C1 omfatter ca. 8 km firefelts motorveg med 110 km/t fram til like sør for Hunderfossen demning, og deretter dagens veg med 90 km/t. Alternativ C0 har kryss på Ensby som i dag, mens i alternativ C1 legges Ensbykrysset ned og det opprettes et nytt halvkryss ved Midtskog, med ramper kun i sørgående retning.

Figuren på neste viser de ulike alternativene, med ny veg i dagen (heltrukken linje) og planlagt tunnel ved Fåberg (stiplet linje). Mørke grønne prikker markerer kryss i planområdet, og lyse grønne prikker er kryss utenfor planområdet.

2.5 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 har ingen konsekvenser.

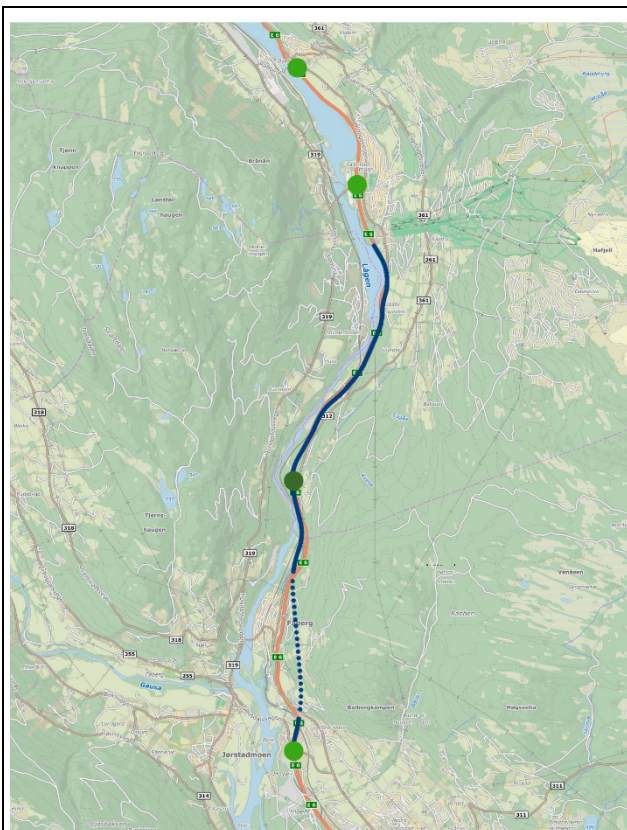
I dette planarbeidet vil 0-alternativet være dagens situasjon på planstrekningen, med en forventet utvikling og gjennomføring av vedtatte reguleringsplaner i området.

2.6 Om denne rapporten

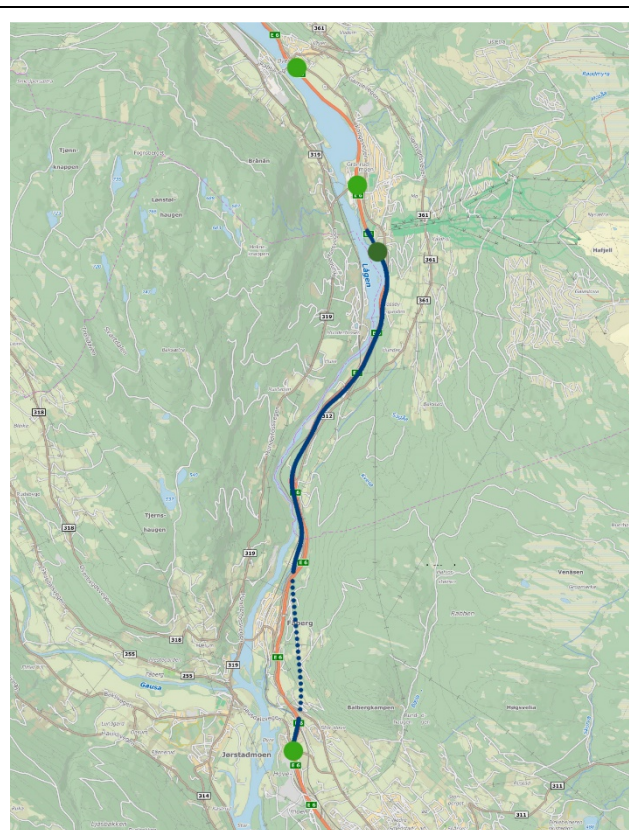
Denne rapporten inneholder en beskrivelse av prissatte konsekvenser iht. planprogrammet for Lillehammer og for Øyer. Prissatte konsekvensene eller nyttekostnadsberegningen omhandler de delene av effektene av samferdselsutbygging som det er mulig å prissette. Dette er effekter som treffer trafikanter og transportbrukere, operatører, det offentlige og samfunnet for øvrig.

Inngangsdata som benyttes til analysene er beregninger fra transportmodellene. Disse omtales nærmere i rapporten om trafikk og trafikksikkerhet.

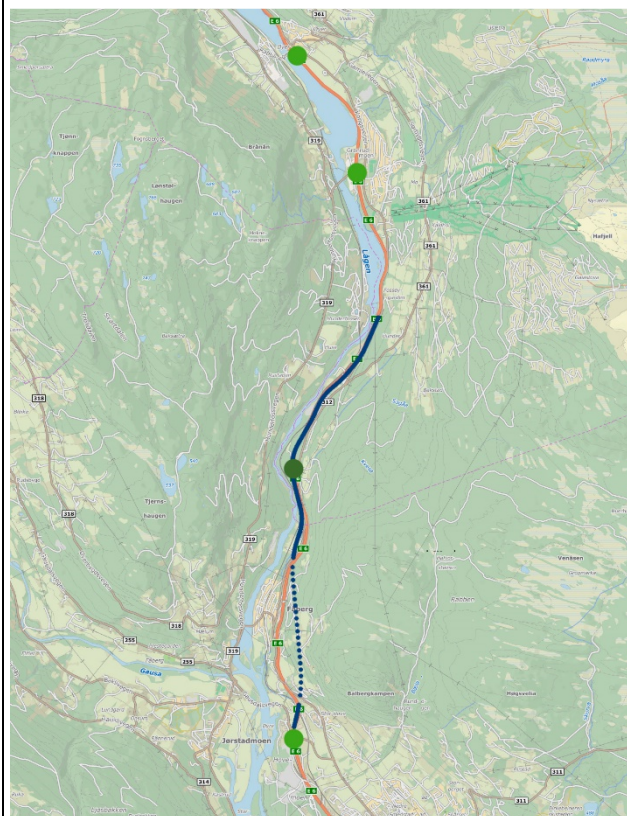
Rapporten inneholder en beskrivelse av forutsetninger og en påfølgende omtale av resultatene. For en mer inngående beskrivelse av metode, henvises det til håndbok V712 og dokumentasjon av EFFEKT 6.6.



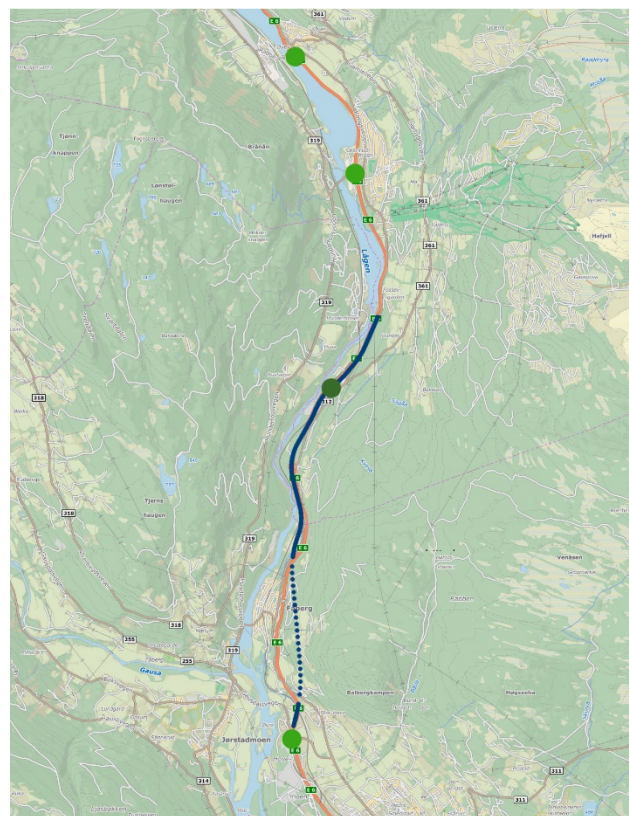
Alternativ A. Kryss ved Ensby og ny 110 km/t til sør for krysset ved Granrudmoen.



Alternativ B. Kryss ved Navet og ny 110 km/t til sør for krysset ved Granrudmoen.



Alternativ C0. Kryss ved Ensby og ny 110 km/t til sør for Hunderfossen. Deretter dagens veg med 90 km/t.



Alternativ C1. Halvkryss ved Midtskog og ny 110 km/t til sør for Hunderfossen. Deretter dagens veg med 90 km/t.

Figur 2-2: Oversikt over de ulike alternativene som utredes.

3 Nyttekostnadsanalyse

For å beregne prissatte konsekvenser er Statens vegvesen eget dataverktøy, EFFEKT6.62, benyttet. Formålet med dette verktøyet er at prissatte konsekvenser skal beregnes 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 transportmodellen DOM HedOpp som beregner gjennomsnittlig trafikk pr. døgn (ÅDT) i 2022 benyttet.

3.1 Forutsetninger

3.1.1 Generelle forutsetninger

I tabell 3-1 fremgår forutsetningene som er lagt til grunn i nyttekostnadsberegningene. Det er i beregningen 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. Analyseperioden er 40 år, dvs. at nytten beregnes for hvert år i perioden 2026-2065 og diskonteres til en nåverdi. Den årlige trafikkveksten i denne perioden er forutsatt å bli rundt 1% og framgår i tabell 3-1.

Tabell 3-1: Generelle forutsetninger for nytteberegningene etter kravspesifikasjon 2018

| Generelle forutsetninger | |
|--------------------------------|---|
| Felles prisnivå | 2018 |
| Sammenligningsår | 2026 |
| Analyseperiode/Levetid | 40 år/ 40 år |
| Mva. | 22 % |
| Skattefaktor | 1,2 |
| Kalkulasjonsrente første 40 år | 4 % |
| Åpningsår tiltak | 2026 |
| Trafikkvekst | Prognose fra EFFEKT6.62 for årlig trafikkvekst i Oppland fylke: F.o.m. 2026 t.o.m 2030 1,0 % pr. år for lette og 2,0 % for tunge kjøretøy. F.o.m. 2031 t.o.m 2040 0,8 % pr. år for lette og 1,8 % for tunge kjøretøy F.o.m. 2041 t.o.m 2065 0,7 % pr. år for lette og 2,1 % for tunge kjøretøy |

3.1.2 Utbyggingskostnader

De fire alternativenes utbyggingskostnad framgår av tabell 3-2. Alternativene A og B der E6 forutsettes bygd med fire felt og 110 km/t til like sør for Granrudmoen er i underkant av 500 millioner dyrere enn de to alternativene der denne vegstandarden bygges til Hunderfossen.

Kostnadsverdiene som ligger til grunn for beregningen er P50-kostnad som representerer den mest sannsynlige kostnaden. Det understrekes at dette ikke er endelige kostnadstall for strekningen, men tall som er brukt for å sammenligne alternativene.

Tabell 3-2 Investeringskostnader for de fire alternativene (i mill. 2019-kr)

| | Alternativ A | Alternativ B | Alternativ C0 | Alternativ C1 |
|----------------------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| Investeringskostnad | 2 401 | 2 449 | 1 992 | 1 988 |

3.1.3 0-alternativ og influensområde

I beregningen av prissatte konsekvenser er det forutsatt at E6 i planområdet har vegstandard og fartsgrense som i dag, dvs. to- og tre felts veg med fartsgrenser på 80 og 90 km/t og med midtrekkverk på strekningen som har 90 km/t.

Virkninger av tiltaket i og utenfor planområdet er fanget opp av transportmodellberegningene. Dette danner grunnlaget for de prissatte konsekvensene som beregnes i EFFEKT. I transportmodellen er det da forutsatt at E6 på strekningen fra Kolomoen i Hedmark til Storhove ved Lillehammer er ferdig bygd med motorvegstandard og fartsgrense 110 km/t.

3.2 Resultater

3.2.1 Oversikt

Tabell 3-3 viser resultatene fra beregningen av de ulike nyttekomponentene som i sum gir alternativenes netto nytte (NN). Netto nytte er den beregnede nytten av vegprosjektet minus kostnaden for bygging og drift av prosjektet. Nytten er regnet i en periode på 40 år og diskontert til en nåverdi slik at man kan sammenligne den med kostnaden som kreves for å få denne nytten. Netto nytte, og netto nytte pr. budsjettkrone (NNB) står nederst i tabellen. Netto nytte pr. budsjettkrone forteller hvor mye samfunnet får igjen eller taper for hver investert krone.

Tabell 3-3 Sammenstilling av prissatte konsekvenser for ny E6 Storhove – Øyer (i mill. 2018-kr)

| Nyttekostnadsberegning | Alternativ A | Alternativ B | Alternativ C0 | Alternativ C1 |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Trafikant- og transportbrukere | 718.49 | 783.06 | 677.42 | 791.68 |
| Operatører | -8.80 | -7.94 | -8.80 | -10.11 |
| Det offentlige | -2 080.71 | -2 099.06 | -1 717.93 | -1 742.68 |
| Ulykker | 161.30 | 175.42 | 159.41 | 167.20 |
| Støy og luftforurensning | -150.37 | -157.03 | -142.03 | -121.11 |
| Skattekostnad | -416.14 | -419.81 | -343.59 | -348.54 |
| Netto nytte (NN) | -1776.24 | -1725.37 | -1375.52 | -1263.55 |
| Netto nytte pr budsjettkrone (NNB) | -0.85 | -0.82 | -0.80 | -0.73 |

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.

3.2.2 Kommentarer til resultatene

Alle alternativene har negativ netto nytte. De to beste alternativene, C0 og C1, har netto nytte på henholdsvis -1 376 og -1 264 millioner kroner, mens de to dårligste (A og B) har netto nytte som er ca. 500 millioner kroner lavere (dårligere) enn de to C-alternativene. Siden alternativenes nytte for *Trafikanter og transportbrukere* og *Ulykker og Støy og luftforurensning* er relativt like, er det kostnaden for bygging og drift (nyttekomponenten *Det offentlige*) som er hovedgrunnen til forskjellene i netto nytte.

Alternativ C1 kommer best ut på nytte for trafikanter og transportbrukere. Det skyldes at krysset på Midtskog gjør at E6-trafikk som i dag tar av eller kommer på ved Ensby får en lenger strekning på E6 med 110 km/t i stedet for å kjøre ca. to km i 60 km/t på fv. 312 slik det ville blitt med C0. Når det gjelder hyttetrafikken så er denne underrepresentert i transportmodellen og dermed i trafikanntytteberegningen. Hvis modellen hadde tatt bedre hensyn til hyttetrafikken ville dette bidratt til litt økt nytte for C1 sammenlignet med C0.

Beregningene viser at plasseringen av kryssene på utbyggingsstrekningen betyr mer for nytten enn ekstra veglengde med fire kjørefelt og 110 km/t. Dette er grunnen til at alternativene A og B som har lengst strekning med 110 km/t ikke får vesentlig høyere trafikanntytte enn alternativ C1 som har en mer optimal kryssplassering (Midtskog). At man relativt sett får mindre nytte av å forlenge strekningen med 110 km/t skyldes den gode standarden med 90 km/t på dagens veg på den aktuelle strekningen. Tungtrafikken får også lite nytte av 110 km/t da majoriteten av tunge kjøretøy har fartsgrense 80 km/t (fartssperre på 90 km/t på de fleste tunge kjøretøy).

Alternativene er tilnærmet like når det gjelder hvordan de kan bidra til å redusere ulykkeskostnader. Effekten, det vil si besparelsen i ulykkeskostnader som man ellers ville ha fått uten utbygging, kommer i hovedsak som følge av at ny E6 vil få midtrekkverk der dette mangler i dag. Det vises ellers til fagrapporten om trafikk og trafikksikkerhet.

For støy og luftforurensning kommer de to C-alternativene noe bedre ut enn alternativene A og B. Dette skyldes i hovedsak at A og B har den lengste strekningen med 110 km/t. Dette gir høyere utslipp til luft og mer støy sammenlignet med de to C-alternativene. Det vises ellers til fagrapporten om støy og luftforurensning.

Alternativ C1 fremstår som det minst ulønnsomme av de fire alternativene. Dette alternativet har høyest trafikanntytte og lavest utbyggingskostnad. Rangeringen gir dermed C1 som beste alternativ og A som dårligste alternativ.

3.2.3 Usikkerhet

Nytten er basert på transportmodellens beregning av hvordan de ulike alternativene vil endre trafikksituasjonen i planområdet, sammenlignet med situasjonen uten ny E6. En usikkerhet i transportmodellen er at den ikke håndterer situasjoner med stor utfart- og ferietrafikk, herunder trafikken til og fra Hafjell. Sammenlignet med den øvrige trafikken på E6 utgjør likevel utfart-/ferietrafikk en liten andel av den totale trafikken. Denne svakheten med transportmodellen antas derfor å bety lite for rangeringen av alternativene.

En annen usikkerhet i nytteberegningen er forutsatt trafikkvekst i den 40 år lange beregningsperioden. En høyere årlig trafikkvekst enn ca. 1% som er forutsatt vil øke den beregnede nytten, dvs. forbedre den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Det er ikke mulig si hvordan en høyere årlig trafikkvekst vil påvirke rangeringen av alternativene.

Videre er det usikkerhet rundt kostnanslaget for de ulike prosjektene.

4 Kilder

- > Statens vegvesen. (2018). Konsekvensanalyser veiledning Håndbok V712.
- > Statens vegvesen. (2015). Dokumentasjon av beregningsmoduler i EFFEKT 6.6
- > E6 Storhove – Øyer, Fagrapport trafikk og trafikksikkerhet, COWI 2019
- > E6 Storhove – Øyer, Fagrapport støy, COWI 2019
- > E6 Storhove – Øyer, Fagrapport luftforurensing, COWI 2019

5 Vedlegg

| | | | |
|--------------------|-------------------------------|---------------|-------------------|
| EFFEKT 6.62 | Prissatte konsekvenser | Side : | 1 |
| Oppland | Totale kostnader | Dato : | 21.06.2019 |

Prosjekt : 1 E6 Storhove Øyer

| | | |
|--------------------------------------|-------------------------|------------------------|
| Kalkulasjonsrente: 4,0 / 3,0 / 2,0 % | Felles prisenivå : 2018 | Analyseperiode : 40 år |
| Mva for investering : 22,0 % | Sammenligningsår : 2026 | Levetid : 40 år |
| Mva for drift/vedl.hold : 22,0 % | Skattefaktor : 1,20 | |

UTBYGGINGSPLAN : 1 Alternativ A (A5)

| Vegnett | Anleggskostnad i gitt prisenivå | Åp- år | Anleggs- periode | Anleggskostnad (1000 kr) | | |
|--------------|------------------------------------|-----------|---------------------|-----------------------------|---------------------------------|-----------|
| 1 Alt A (A5) | 2 400 631 | 2019 | 2026 | 2,5 år | 2 353 546 | |
| | | | | | Sum, ikke diskontert (inkl mva) | 2 353 546 |
| | | | | | Sum, diskontert (inkl mva) | 2 477 729 |
| | | | | | Sum, diskontert (ekskl mva) | 2 030 925 |

| | | KOSTNADER I PERODEN 2026 - 2065 | | |
|---------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|--------------|------------|
| | | Totale kostnader (1000 kr diskontert) | | |
| Aktører | Komponenter | Planlagt | Alternativ 0 | Endring |
| Trafikanter og transportbrukere | Trafikantnytte | 726 756 | | 726 756 |
| | Ulempekostnader for ferjetrafikanter | 0 | 0 | 0 |
| | Helsevirkninger for GS-trafikk | 14 320 041 | 14 328 308 | -8 266 |
| | Utrygghetskostnader for GS-trafikk | 0 | 0 | 0 |
| | SUM | 15 046 798 | 14 328 308 | 718 490 |
| Operatorer | Kostnader | -129 855 213 | -129 853 561 | -1 652 |
| | Inntekter | 182 843 194 | 182 856 360 | -13 166 |
| | Overføringer | 26 198 028 | 26 192 008 | 6 020 |
| | SUM | 79 186 009 | 79 194 807 | -8 798 |
| Det offentlige | Investeringer | -2 030 925 | | -2 030 925 |
| | Drift og vedlikehold | -1 919 466 | -1 654 975 | -264 492 |
| | Overføringer | -26 198 028 | -26 192 008 | -6 020 |
| | Skatte- og avgiftsinntekter | 6 902 584 | 6 681 862 | 220 723 |
| | SUM | -23 245 835 | -21 165 121 | -2 080 714 |
| Samfunnet forøvrig | Ulykker | -4 481 409 | -4 642 707 | 161 298 |
| | Støy og luftforurensning | -9 245 032 | -9 094 661 | -150 371 |
| | Andre kostnader | 0 | 0 | 0 |
| | Restverdi | 0 | | 0 |
| | Skattekostnad | -4 649 168 | -4 233 025 | -416 143 |
| | SUM | -18 375 610 | -17 970 393 | -405 217 |
| SUM | | 52 611 362 | 54 387 600 | -1 776 238 |

| | | | |
|-----------------------------|--|------------------------|------------|
| Netto nytte NN = -1 776 238 | Netto nytte pr budsjettkrone NNB = -0,85 | Budsjettkostnad | -2 080 714 |
| Interrenter | % | Første års forrentning | 1,1 % |

Totalutskrift fra EFFEKT for alternativ A

| | | |
|--------------------|-------------------------------|--------------------------|
| EFFEKT 6.62 | Prissatte konsekvenser | Side : 1 |
| Oppland | Totale kostnader | Dato : 24.06.2019 |

Prosjekt : 1 E6 Storhove Øyer

| | | |
|--------------------------------------|-------------------------|------------------------|
| Kalkulasjonsrente: 4,0 / 3,0 / 2,0 % | Felles prisnivå : 2018 | Analyseperiode : 40 år |
| Mva for investering : 22,0 % | Sammenligningsår : 2026 | Levetid : 40 år |
| Mva for drift/vedl.hold : 22,0 % | Skattefaktor : 1,20 | |

UTBYGGINGSPLAN : 2 Alternativ B (A4 2019)

| Vegnett | Anleggskostnad i gitt prisnivå | Åp- år | Anleggs- periode | Anleggskostnad (1000 kr) |
|-------------------|-----------------------------------|-----------|---------------------|---|
| 2 Alt B (A4 2019) | 2 449 110 2019 | 2026 | 2,5 år | 2 401 074 |
| | | | | Sum, ikke diskontert (inkl mva) 2 401 074 |
| | | | | Sum, diskontert (inkl mva) 2 527 765 |
| | | | | Sum, diskontert (ekskl mva) 2 071 938 |

| | | KOSTNADER I PERODEN 2026 - 2065 | | |
|---------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|-------------------|-------------------|
| | | Totale kostnader (1000 kr diskontert) | | |
| Aktorer | Komponenter | Planlagt | Alternativ 0 | Endring |
| Trafikanter og transportbrukere | Trafikantnytte | 796 234 | | 796 234 |
| | Ulempekostnader for ferjetrafikanter | 0 | 0 | 0 |
| | Helsevirkninger for GS-trafikk | 14 186 207 | 14 199 378 | -13 171 |
| | Utrygghetskostnader for GS-trafikk | 0 | 0 | 0 |
| | SUM | 14 982 441 | 14 199 378 | 783 063 |
| Operatører | Kostnader | -129 854 629 | -129 853 561 | -1 068 |
| | Inntekter | 182 848 177 | 182 861 449 | -13 272 |
| | Overføringer | 26 198 404 | 26 192 008 | 6 396 |
| | SUM | 79 191 952 | 79 199 896 | -7 944 |
| Det offentlige | Investeringer | -2 071 938 | | -2 071 938 |
| | Drift og vedlikehold | -1 876 545 | -1 618 981 | -257 564 |
| | Overføringer | -26 198 404 | -26 192 008 | -6 396 |
| | Skatte- og avgiftsinntekter | 6 711 700 | 6 474 865 | 236 834 |
| | SUM | -23 435 187 | -21 336 123 | -2 099 064 |
| Samfunnet forøvrig | Ulykker | -4 400 738 | -4 576 159 | 175 421 |
| | Støy og luftforurensning | -9 163 829 | -9 006 795 | -157 034 |
| | Andre kostnader | 0 | 0 | 0 |
| | Restverdi | 0 | | 0 |
| | Skattekostnad | -4 687 039 | -4 267 226 | -419 813 |
| | SUM | -18 251 605 | -17 850 179 | -401 426 |
| SUM | | 52 487 601 | 54 212 971 | -1 725 370 |

| | | | |
|-----------------------------|--|------------------------|------------|
| Netto nytte NN = -1 725 370 | Netto nytte pr budsjettkrone NNB = -0,82 | Budsjettkostnad | -2 099 064 |
| Internrente % | | Første års forrentning | 1,3 % |

| | | |
|--------------------|-------------------------------|--------------------------|
| EFFEKT 6.62 | Prissatte konsekvenser | Side : 1 |
| Oppland | Totale kostnader | Dato : 21.06.2019 |

Prosjekt : 1 E6 Storhove Øyer

| | | |
|--------------------------------------|-------------------------|------------------------|
| Kalkulasjonsrente: 4,0 / 3,0 / 2,0 % | Felles prisnivå : 2018 | Analyseperiode : 40 år |
| Mva for investering : 22,0 % | Sammenligningsår : 2026 | Levetid : 40 år |
| Mva for drift/vedl.hold : 22,0 % | Skattefaktor : 1,20 | |

UTBYGGINGSPLAN : 3 Alternativ C0 (AltA just)

| Vegnett | Anleggskostnad i gitt prisnivå | Åp- år | Anleggs- periode | Anleggskostnad (1000 kr) | | |
|----------------------|-----------------------------------|-----------|---------------------|-----------------------------|---------------------------------|-----------|
| 3 Alt C0 (AltA just) | 1 992 400 | 2019 | 2026 | 2,0 år | 1 953 323 | |
| | | | | | Sum, ikke diskontert (inkl mva) | 1 953 323 |
| | | | | | Sum, diskontert (inkl mva) | 2 031 846 |
| | | | | | Sum, diskontert (ekskl mva) | 1 665 447 |

| | | KOSTNADER I PERODEN 2026 - 2065 | | |
|---------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|-------------------|-------------------|
| | | Totale kostnader (1000 kr diskontert) | | |
| Aktorer | Komponenter | Planlagt | Alternativ 0 | Endring |
| Trafikanter og transportbrukere | Trafikantnytte | 685 687 | | 685 687 |
| | Ulempekostnader for ferjetrafikanter | 0 | 0 | 0 |
| | Helsevirkninger for GS-trafikk | 14 320 041 | 14 328 308 | -8 266 |
| | Utrygghetskostnader for GS-trafikk | 0 | 0 | 0 |
| | SUM | 15 005 729 | 14 328 308 | 677 421 |
| Operatører | Kostnader | -129 855 213 | -129 853 561 | -1 652 |
| | Inntekter | 182 843 194 | 182 856 360 | -13 166 |
| | Overføringer | 26 198 028 | 26 192 008 | 6 020 |
| | SUM | 79 186 009 | 79 194 807 | -8 798 |
| Det offentlige | Investeringer | -1 665 447 | | -1 665 447 |
| | Drift og vedlikehold | -1 914 614 | -1 654 975 | -259 640 |
| | Overføringer | -26 198 028 | -26 192 008 | -6 020 |
| | Skatte- og avgiftsinntekter | 6 895 035 | 6 681 862 | 213 174 |
| | SUM | -22 883 055 | -21 165 121 | -1 717 934 |
| Samfunnet forøvrig | Ulykker | -4 483 301 | -4 642 707 | 159 406 |
| | Støy og luftforurensning | -9 236 688 | -9 094 661 | -142 027 |
| | Andre kostnader | 0 | 0 | 0 |
| | Restverdi | 0 | | 0 |
| | Skattekostnad | -4 576 612 | -4 233 025 | -343 587 |
| SUM | -18 296 601 | -17 970 393 | -326 208 | |
| SUM | | 53 012 082 | 54 387 600 | -1 375 518 |

| | | | |
|-----------------------------|--|------------------------|------------|
| Netto nytte NN = -1 375 518 | Netto nytte pr budsjettkrone NNB = -0,80 | Budsjettkostnad | -1 717 934 |
| Internrente % | | Første års forrentning | 1,3 % |

| | | | |
|--------------------|-------------------------------|---------------|-------------------|
| EFFEKT 6.62 | Prissatte konsekvenser | Side : | 1 |
| Oppland | Totale kostnader | Dato : | 21.06.2019 |

Prosjekt : 1 E6 Storhove Øyer

| | | |
|--------------------------------------|-------------------------|------------------------|
| Kalkulasjonsrente: 4,0 / 3,0 / 2,0 % | Felles prisnivå : 2018 | Analyseperiode : 40 år |
| Mva for investering : 22,0 % | Sammenligningsår : 2026 | Levetid : 40 år |
| Mva for drift/vedl.hold : 22,0 % | Skattefaktor : 1,20 | |

UTBYGGINGSPLAN : 4 Alternativ C1 (A5Sor)

| Vegnett | Anleggskostnad i gitt prisnivå | Åpn- år | Anleggs- periode | Anleggskostnad (1000 kr) |
|-------------------------------------|-----------------------------------|------------|---------------------|---------------------------------|
| 4 AltC1 (A5Sor) (med koldat fra A5) | 1 987 700 | 2019 | 2026 | 2,0 år |
| | | | | 1 948 714 |
| | | | | Sum, ikke diskontert (inkl mva) |
| | | | | 1 948 714 |
| | | | | Sum, diskontert (inkl mva) |
| | | | | 2 027 052 |
| | | | | Sum, diskontert (ekskl mva) |
| | | | | 1 661 518 |

| | | KOSTNADE R I PERODEN 2026 - 2065 | | |
|---------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|--------------------|-------------------|
| | | Totale kostnader (1000 kr diskontert) | | |
| Aktor | Komponenter | Planlagt | Alternativ 0 | Endring |
| Trafikanter og transportbrukere | Trafikantnytte | 800 940 | | 800 940 |
| | Ulempeskostnader for ferjetrafikanter | 0 | 0 | 0 |
| | Helsevirkninger for GS-trafikk | 14 319 046 | 14 328 308 | -9 262 |
| | Utrygghetskostnader for GS-trafikk | 0 | 0 | 0 |
| | SUM | 15 119 986 | 14 328 308 | 791 679 |
| Operatører | Kostnader | -129 855 213 | -129 853 561 | -1 652 |
| | Inntekter | 182 841 885 | 182 856 360 | -14 475 |
| | Overføringer | 26 198 028 | 26 192 008 | 6 020 |
| | SUM | 79 184 700 | 79 194 807 | -10 106 |
| Det offentlige | Investeringer | -1 661 518 | | -1 661 518 |
| | Drift og vedlikehold | -1 912 388 | -1 654 975 | -257 414 |
| | Overføringer | -26 198 028 | -26 192 008 | -6 020 |
| | Skatte- og avgiftsinntekter | 6 864 137 | 6 681 862 | 182 276 |
| | SUM | -22 907 797 | -21 165 121 | -1 742 676 |
| Samfunnet forøvrig | Ulykker | -4 475 505 | -4 642 707 | 167 202 |
| | Støy og luftforurensning | -9 215 774 | -9 094 661 | -121 113 |
| | Andre kostnader | 0 | 0 | 0 |
| | Restverdi | 0 | | 0 |
| | Skattekostnad | -4 581 561 | -4 233 025 | -348 535 |
| | SUM | -18 272 840 | -17 970 393 | -302 446 |
| SUM | | 53 124 050 | 54 387 600 | -1 263 550 |

| | | |
|-----------------------------|--|------------------------------|
| Netto nytte NN = -1 263 550 | Netto nytte pr budsjettkrone NNB = -0,73 | Budsjettkostnad -1 742 676 |
| Internrente | % | Første års forrentning 1,5 % |