

# PORTEFØLJEPRIORITERING

*Grunnlag for prioritering av utbyggingsstrekningene*

# NYE VEIERS SAMFUNNSOPPDRAK

## § 3 Selskapets virksomhet

Selskapets oppgaver er å gjennomføre planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av de riksveistrekninger som omfattes av selskapets portefølje og som selskapet etter avtale med Den norske stat har påtatt seg ansvar for, samt virksomhet nært tilknyttet dette.

Selskapets virksomhet skal være effektiv og helhetlig planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av trafikksikre riksveier, **hvor strekningene i selskapets samlede utbyggingsportefølje med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet prioriteres gjennomført foran de med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet.**

*Kilde: §3 i Vedtekter for Nye Veier AS.*

*Fastsatt ved stiftelsen 4. mai 2015. Sist endret 18. desember 2015*



*Veiselskapet Nye Veier AS sine vedtekter ble undertegnet av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen og styreleder Rolf G. Roverud. (Foto: Samferdselsdepartementet)*

«Jeg legger gjennom selskapets vedtekter opp til at selskapet skal bidra til en mer helhetlig utbygging av trafikksikre riksveger, større kostnadseffektivitet og en tydelig prioritering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved valg av utbyggingsrekkefølge», sier Solvik-Olsen.

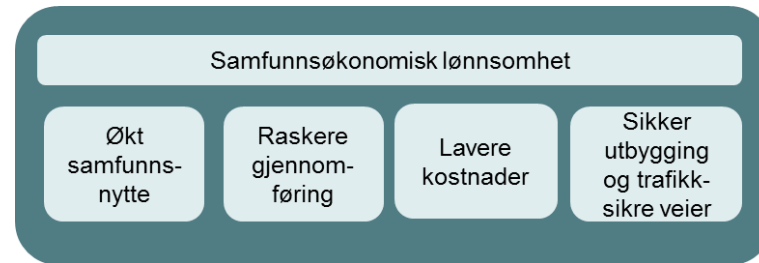
# Prioritering etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet

## Tydlig oppdrag

Helhetlig og kostnadseffektiv utbygging og drift av trafikksikre hovedveier

- Mer vei for pengene

- Prioritering etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet
- I tillegg vurderes
  - Netto ringvirkninger
  - Trafikksikkerhet
  - Samfunnssikkerhet
  - Hensyn til helhetlig utbygging



# Oversikt over gjennomførte porteføljeprioriteringer

- Første runde med porteføljeprioritering ble gjennomført våren 2016, men basert på et begrenset utvalg av porteføljen og et varierende datagrunnlag
- Det ble utviklet et rammeverk med utgangspunkt i mandatet fra regjeringen og føringer fra ledelsen. De samme prinsippene ligger i stor grad fortsatt til grunn, men med noen nødvendige oppdateringer
- I forbindelse med andre runde desember 2016 ble det arbeidet med å oppdatere og kvalitetssikre fakta- og tallgrunnlag for strekningene i porteføljen, inkludert vurderinger av strekningenes netto ringvirkninger, ulykkebelastning, mm. Nye Veier fikk også oppdaterte kostnadsanslag fra Statens vegvesen
- Endringene fram mot mars 2017 er basert på kvalitetssikring av beregningene som var grunnlag for andre runde desember 2016.

# SAMMENDRAG

- I sin første porteføljeprioritering skiller Nye Veier mellom sin **langsiktige prioriteringsmetodikken** og spesielle **hensyn som tas i etableringsfasen**
  - **Hensyn i etableringsfasen:** Hensyn til samfunnsøkonomisk lønnsomhet, samt behov for å videreføre påbegynt arbeid gjør at tre prosjekter startes umiddelbart, tett opptil opprinnelig plan. De tre prosjektene er Arendal – Tvedestrand, Langangen – Dørdal og Kolomoen – Moelv
  - Den **langsiktige porteføljeprioriteringsmetodikken** tar utgangspunkt i NVs tydelige misjon og mandat om helhetlig utbygging og prioritering etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet
    - NV vil prioritere porteføljen basert på regulatoriske krav og samfunnsøkonomisk lønnsomhet
    - Strekningene sorteres i 3 kategorier basert på tiltenkt realiseringstidspunkt, 1-3 år, 4-6 år og 6+ år
- I den initielle prioriteringen er fire strekninger prioritert i første 3-års periode: Arendal – Tvedestrand, Langangen – Dørdal (første av to faser), Kolomoen – Moelv og Trøndelag nord (første av to faser)
- Begrenset informasjon om strekningene gjør at det ikke er hensiktsmessig å kommunisere hele prioriteringen eksternt i første runde
  - NV kommuniserer overordnet metodikk for prioritering, og prioriteringen for den første 3-års perioden
  - I fremtiden vil NV ha den fulle prioriteringen offentlig tilgjengelig til enhver tid

# Pressemelding våren 2016

3. mars 2016

## NYE VEIER PRIORITERER FEM STREKNINGER

Nye Veier har vedtatt å bygge ut strekningene E18 Tvedestrand – Arendal, E18 Langangen – Dørdal, E6 Kolomoen – Moelv, E39 Kristiansand Vest – Vigeland og E6 Trøndelag i første fase frem til 2019/2020. Tre av prosjektene påbegynnes umiddelbart.

– Vår oppgave er å bygge raskere og mer kostnadseffektivt. Vi angriper derfor prosjektene helhetlig fra første stund og bygger lengre strekninger. Dette gir raskere fremføring og lavere kostnader. Med de prioriterte prosjektene er vi i gang med veibygging i alle utbyggingsområdene våre, sier administrerende direktør i Nye Veier, Ingrid Dahl Hovland.

Nye Veier har gjort sin første prioritering av strekninger. Prioriteringene er basert på:

- hvor lønnsomme veistrekingene er for samfunnet
- ulykkesbelastningen på strekningene
- muligheten for helhetlig utbygging av lange strekninger
- hvor klare strekningene er til å bygges ut
- EU-krav som for eksempel krav til sikkerhet i tunneler
- i hvilken grad prosjektene bidrar til mernytte for lokalsamfunnene



# DET HAR VÆRT ET BEHOV FOR Å VIDEREUTVIKLE METODIKKEN FRA FORRIGE PRIORITERINGSRUNDE

## Metodikk brukt i forrige runde (vår '16)

- Rammeverket og metodikken som ble lagt frem var basert på **en tostegs prioritering** (først internt i utbyggingsområdet og deretter på tvers av porteføljen)
- Prioriteringen ble gjort på grunnlag av to kriterier:
  - **Rammevilkår:** regulatoriske rammevilkår som EUs tunneldirektiv
  - **Samfunnsøkonomisk lønnsomhet:** Inkl. prissatt lønnsomhet, mernytte, samt kostnadseffekter fra synergier o.l.
- I tillegg kunne strekningenes **ulykkessituasjon** vektlegges særskilt

## Behov som måtte adresseres

- Det har vært et **behov for å videreutvikle metodikken:**
  - **Samfunnssikkerhet** kommet inn som et viktig element i NTP 2018-2029
  - **Rammevilkår** ikke lenger en førende faktor for prioriteringen
  - Behov for å linke med Eierstyringsmodellen
  - Behov for å gjøre en vurdering av hvilke **prioriteringskategorier** som er mest hensiktsmessige
  - Metodikken må kunne appliseres på den **fulle prosjektporteføljen**

# SPESIELT FEM ELEMENTER HAR VÆRT VIKTIGE Å ADRESSERE MED OPPDATERT METODIKK

## Vi har forsøkt å:

## Ved å:

Benytte kriterier som linker godt til NVs mandat og mål

Tydeliggjøre hvilken effekt hvert kriterie har

Skape en klar link til NVs Eierstyringsmodell

Sikre tilstrekkelig forutsigbarhet mot interessenter

Skape incentiver til å jobbe med verdiøkning i prosjektene

- Vektlegge samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved prissatt lønnsomhet, samt en særskilt vurdering av netto ringvirkninger
- Vektlegge trafikkisikkerhet og helhetlig utbygging særskilt
- Tydeliggjøre at samfunnsøkonomisk lønnsomhet er det førende kriterie, med netto ringvirkninger som et tillegg til dette, og at trafikkisikkerhet, samfunnssikkerhet og hensyn til helhetlig utbygging kun har betydning ved små forskjeller i lønnsomhet
- Tydelig knytte sammen beslutningspunktene i NVs Eierstyringsmodell med kategoriene som benyttes og vurderingene som gjøres i porteføljeprioriteringen
- Tydeliggjøre at NV søker å unngå omprioriteringer for strekninger som nærmer seg byggestart (spesielt strekninger kategorisert i planleggingsporteføljen med 1-3 år igjen til start)
- Stille krav til realisert kostnadsreduksjon og nytteøkning for at en strekning skal kunne kategoriseres i planleggingsporteføljen og prioriteres for utbygging neste 3 år

## Innhold i oppdatert metodikk

### i Retningslinjer

- Retningslinjene setter de overordnede rammene for porteføljeprioriteringen, og legger føringer for hva som bør vektlegges

### ii Firestegs-metodikk

- Det er utviklet en fire stegs metodikk for prioritering, hvor faktorene som er viktigst for Nye Veiers mål og mandat vurderes stegvis



# Pressemelding desember-2016

21. desember 2016

## NYE VEIERS PRIORITERTE VEISTREKNINGER

**Nye Veier prioriterer strekningene E18 Tvedestrand – Arendal, E18 Langangen – Dørdal og E6 Kolomoen – Moelv for utbygging. I tillegg er strekningene E39 Kristiansand vest – Lyngdal og E6 Ranheim – Åsen prioritert for utredning med tanke på snarlig utbygging.**

– Vår oppgave er å bygge raskere og mer kostnadseffektivt. Vi arbeider derfor helhetlig med prosjektene fra første stund, og bygger lengre sammenhengende strekninger. Dette gir raskere og mer kostnadseffektiv utbygging. Vi baserer vår prioritering på samfunnsøkonomisk lønnsomhet, inkludert netto ringvirkninger, trafiksikkerhet og samfunnsikkerhet, sier administrerende direktør i Nye Veier, Ingrid Dahl Hovland.

### Mer om strekningene som er prioritert:

#### *E18 Tvedestrand – Arendal*

Strekningen E18 Tvedestrand – Arendal er på 23 km og inngår i den større veistrekingen E18 Langangen – Grimstad. Strekingen Tvedestrand – Arendal er på 23 km. Denne strekingen er planlagt som ny firefeltsvei med 110 km fartsgrense og entreprisen er tildelt AF Gruppen.

#### *E18 Langangen – Dørdal*

Strekningen E18 Langangen – Dørdal er 35 km og inngår i en større utbygging av strekingen Langangen – Grimstad. Det pågår reguleringsarbeid på strekingen Langangen– Rugtvedt. På strekingen Rugtvedt – Dørdal pågår det forberedende arbeider og en bompengeproposisjon er vedtatt av Stortinget. En venter å tildele utbyggingskontrakt for strekingen i løpet av vinteren 2017. Denne strekingen er planlagt som ny firefeltsvei med 110 km fartsgrense.

#### *E6 Kolomoen – Moelv*

Strekningen E6 Kolomoen – Moelv er 43 km og første del av utbyggingen av E6 i Mjøsregionen. Denne strekingen er planlagt som ny firefeltsvei med 110 km fartsgrense. Stortinget har vedtatt en bompengeproposisjon for strekingen. En venter å tildele utbyggingskontrakter i løpet av 2017.

#### *E6 Ranheim – Åsen*

I utbyggingsprosjektet E6 Ranheim – Åsen skal det totalt bygges 55 kilometer firefelts motorvei. Utbyggingsprosjektet er todelt: E6 Ranheim – Værnes på 23 km, hvor reguleringsplanene er vedtatt, og E6 Kvithamar – Åsen på 22 km, hvor kommunedelplan er vedtatt. Det pågår arbeid med å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten for strekingen, både ved å redusere kostnadene og å øke nytten.

#### *E39 Kristiansand – Lyngdal*

Strekningen Kristiansand – Lyngdal er 70 km og en del av den omfattende utbyggingen av E39 fra Kristiansand til Sandnes. Det er et mål å få vedtatt en bompengeproposisjon for strekingen i Stortinget våren 2017. Det arbeides med å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten for strekingen, både ved å redusere kostnadene og å øke nytten.

# METODIKKEN BYGGER PÅ FEM RETNINGSLINJER SOM OPPSUMMERER NYE VEIERS MANDAT OG MÅLSETNINGER

## Nye Veiers mandat

- Helhetlig og sammenhengende utbygging av trafikksikre veier
- Større kostnads-effektivitet
- Tydelig prioritering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved valg av utbyggingsrekkefølge
- Styrking og utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregioner



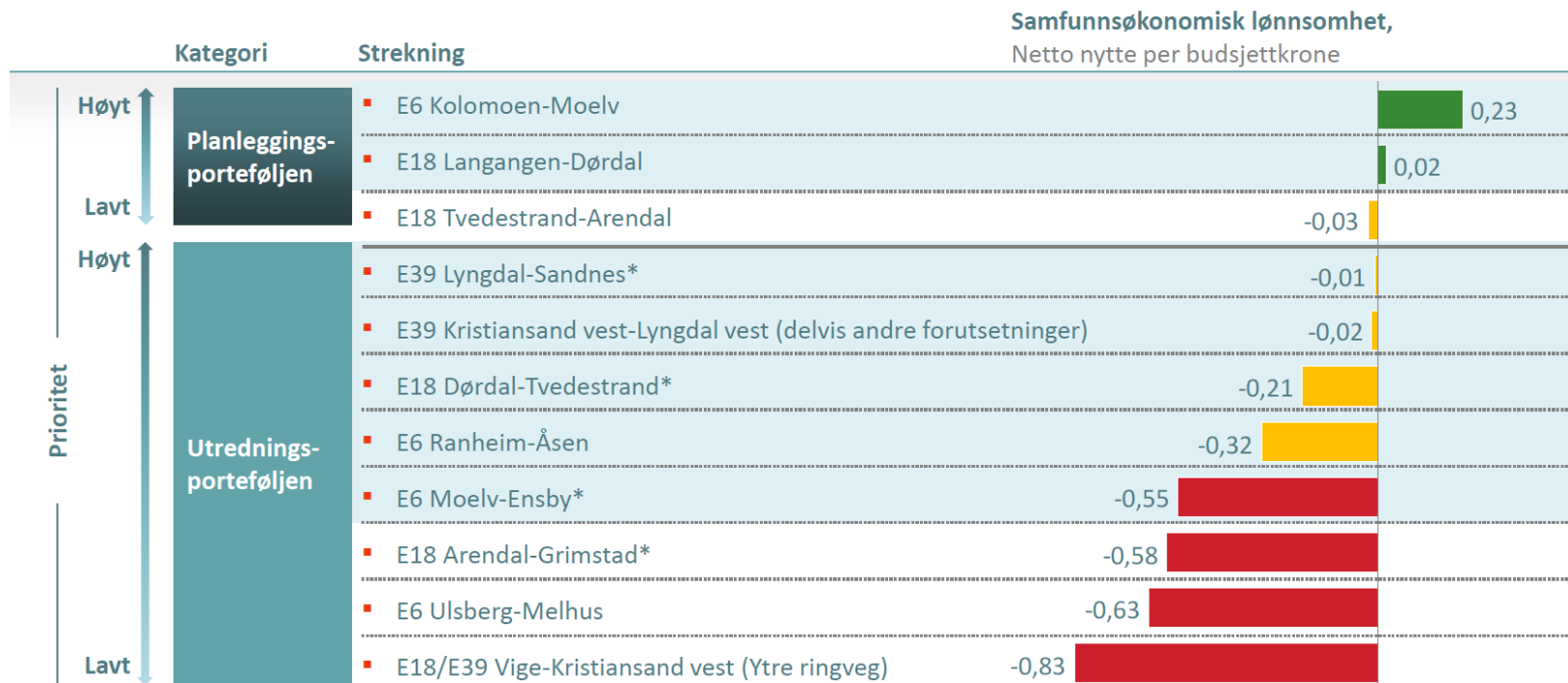
## Retningslinjer for Nye Veiers porteføljeprioritering

- 1 Det førende kriteriet for prioriteringen av strekninger er samfunnsøkonomisk lønnsomhet. På sikt ønsker Nye Veier å utvikle metodikken for utregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, ved å blant annet kvantifisere netto ringvirkninger
- 2 Strekningene vurderes også på fire andre faktorer som er særskilt viktige for oppnåelse av Nye Veiers mål: Netto ringvirkninger, trafikksikkerhet, samfunnssikkerhet og hensyn til helhetlig utbygging. Inntil netto ringvirkninger inkluderes i beregningen av samfunnsøkonomisk lønnsomhet vil det vurderes kvalitativt, og kunne ha større effekt på prioriteringen enn de andre faktorene, som kun får betydning ved små forskjeller i lønnsomhet
- 3 Porteføljeprioriteringen tas opp til vurdering to ganger i året, men man vil søke å unngå endringer i prioriteringen for strekninger som nærmer seg byggestart for å ivareta forutsigbarhet ovenfor leverandørmarkedet, interessenter og samfunnet forøvrig
- 4 Nye Veier vil ta utgangspunkt i eksisterende inndeling av strekninger<sup>1</sup>, men på sikt vil inndelingen kunne endres for i større grad å hensynta Nye Veiers mål om å knytte sammen relevante bo- og arbeidsmarkedsregioner nærmere hverandre
- 5 Porteføljeprioriteringen skal stimulere til at det jobbes med verdiøkning på alle strekningene (reduere kostnader og øke nytten)

<sup>1</sup> Gjeldende strekningsinndeling høst 2016

# Transport- og samfunnsøkonomisk analyse

## Nye Veiers Andre porteføljeprioritering, des-16



# Samfunnsøkonomisk lønnsomhet, NNB

## Våren 2017 – KS av des-16 beregninger

Endret i forhold til des-16:

- Krs V-Lyngdal
- Lyngdal-Sandnes
- E18/E39 Vige- Krs V
- E6 Ulsberg-Melhus

Markerte prosjekter er i tidlig planfase, og har større usikkerhet enn øvrige prosjekter.

Hele eller deler av disse strekningene mangler vedtatt kommunedelplan.

E6 Kolomoen - Moelv	0,23
E18 Langangen - Dørdal	0,02
E18 Tvedestrand - Arendal	-0,03
E36 Kristiansand vest - Lyngdal vest	-0,10
E18 Lyngdal - Sandnes	-0,16
E18 Dørdal - Tvedestrand	-0,21
E6 Ranheim - Åsen	-0,32
E6 Moelv - Ensby	-0,49
E18 Arendal - Grimstad	-0,58
E18/E39 Vige - Kristiansand vest (Ytre ringveg)	-0,63
E6 Ulsberg - Skjerdingstad	-0,66

# Faktorer som kan påvirke trafikantnytten i forhold til tidligere beregninger

Nye godsmatriser	Andel godstrafikk justert i hht tellinger
Ny modellversjon for AgderRogaland	Modell er kalibrert for reisevaner som er snitt av Agder og Rogaland
Nytt bompengesystem i Kristiansand	Økt nytte for Ytre ringveg. Kan gi redusert nytte for Kristiansand vest - Lyngdal
Nye befolkningsprognoser	Påvirker antall brukere av veien. Økt sentralisering, reduksjon i forhold til tidligere prognose
Endring geometri	Kortere strekning og økt hastighet gir økt nytte
Kalibrering og validering av transportmodell mot tellinger 2016	Dagens situasjon oppdatert. 2016-beregninger basert på telling for 2014

# Trafikantnytte

Trafikantnykten beregnes som en funksjon av:

- Reisetidsbesparelse
- Avstandsbesparelse
- Besparelse i direkte kostnader

Mellom et tiltak og situasjonen uten tiltaket.

**Tabell 1: Kostnadsparametere brukt i trafikantnytteberegninger for reiser under 70 km, [2013 Kroner]**

<b>Bilfører/bilpassasjer (korte reiser)</b>	<b>Til/fra arbeid</b>	<b>Tjeneste</b>	<b>Fritid</b>	<b>Gods</b>
Tidspareparameter (kr/t)	99	444	84	444
Kilometerkostnad, opplevd (kr/km)	2,55	2,55	2,55	5,39
Kilometerkostnad som brukes i transportmodell (kr/km)	1,99	1,99	1,99	7,57

**Tabell 2: Kostnadsparametere brukt i trafikantnytteberegninger for reiser over 70 km, [2013 Kroner]**

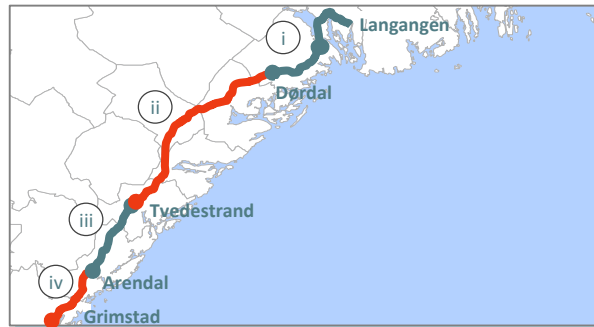
<b>Bilfører/bilpassasjer (lange reiser)</b>	<b>Til/fra arbeid</b>	<b>Tjeneste</b>	<b>Fritid</b>	<b>Gods</b>
Tidspareparameter (kr/t)	215	444	167	444
Kilometerkostnad, opplevd (kr/km)	2,55	2,55	2,55	5,39
Kilometerkostnad som brukes i transportmodell, (kr/km)	1,99	1,99	1,99	7,57

# NYE VEIERS PORTEFØLJE BESTÅR AV 12 DELSTREKNINGER OVER 4 UTBYGGINGSOMRÅDER

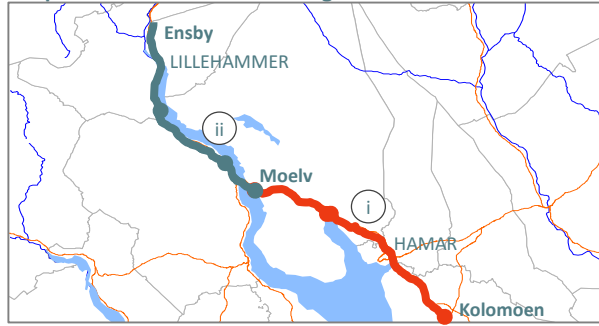
## 1 Utbyggingsområde Sørvestlandet på ca. 200 km er delt i 4 strekninger



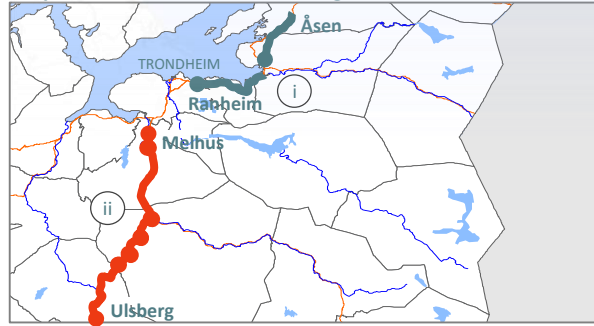
## 2 Utbyggingsområde Sørøstlandet på 135 km er delt i 4 strekninger



## 3 Utbyggingsområde Mjøsregionen på 80 km er delt i 2 strekninger



## 4 Utbyggingsområde Trøndelag på 115 km er delt i 2 strekninger



### Strekningsoversikt

#### 1 E39 Sørvest

- (i) E18/E39 Vigje-Kristiansand vest
- (ii) E39 Kristiansand vest-Lyngdal vest
- (iii) E39 Lyngdal-Flekkefjord
- (iv) E39 Flekkefjord-Sandnes

#### 2 E18 Sørøst

- (i) E18 Langangen – Dørdal
- (ii) E18 Dørdal – Tvedestrand
- (iii) E18 Tvedestrand – Arendal
- (iv) E18 Arendal – Grimstad

#### 3 E6 Mjøsa

- (i) E6 Kolomoen – Moelv
- (ii) E6 Moelv – Øyer syd (Ensbj)

#### 4 E6 Trøndelag

- (i) E6 Rånheim – Åsen (Trøndelag Øst/nord)
- (ii) E6 Ulsberg – Melhus (Trøndelag Sør)

# E39 sørvest

- Viktigste endring er at prosjektet er beregnet i ny transportmodell som dekker Agder og Rogaland. Tidligere beregnet i dom Agder (kun Agderfylkene)
- Annen strekningsinndeling: Kristiansand vest-Lyngdal beregnet som ett prosjekt. Lyngdal vest er definert som Røyskår. Tidligere Vatlandstunnelen.
- OPS strekningen Lyngdal-Flekkefjord tatt ut som egen strekning (vedlikeholdsavtale)



## Nyttekostberegninger

Endringer i EFFEKT siden beregningene i 2016:

- Beregning strekingen Lyngdal-Ålgård: 2016-resultater var kun en justering av SVV sine beregninger i forhold til våre forutsetninger
- Ny EFFEKT-base som dekker Agder og Rogaland

Utbyggings-område	Strekning	Beregning pr oktober 2017 Prisnivå: 2017			
		Investerings-kostnad	Trafikantnytte Netto nytte	Budsjett-kostnad	NNB
E39 Sørvest	Ytre ring Vige-Kristiansand V	6 316	7 130 -3 463	6 303	-0,55
	Ytre ring Vige-Kristiansand V. Uten bomring Kristiansand	6316	2 364 -5 434	6 430	-0,85
	Kristiansand V Lyngdal V (Røyskår)	18 166	20 666 2 550	17 771	0,14
	Lyngdal (Røyskår)-Flekkefjord Ø	6 364	1 013 -6 106	6 267	-0,97
	Flekkefjord Ø - Sandnes	25 318	25 084 -3 081	26 175	-0,12

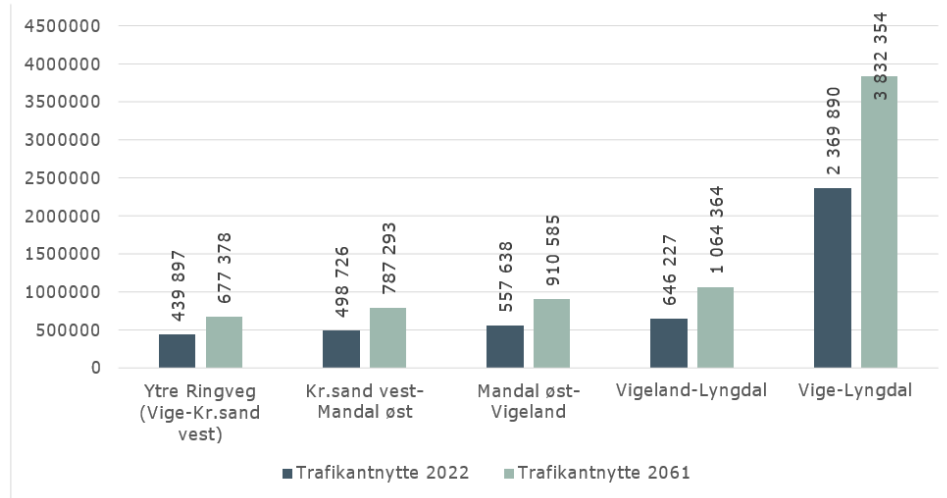
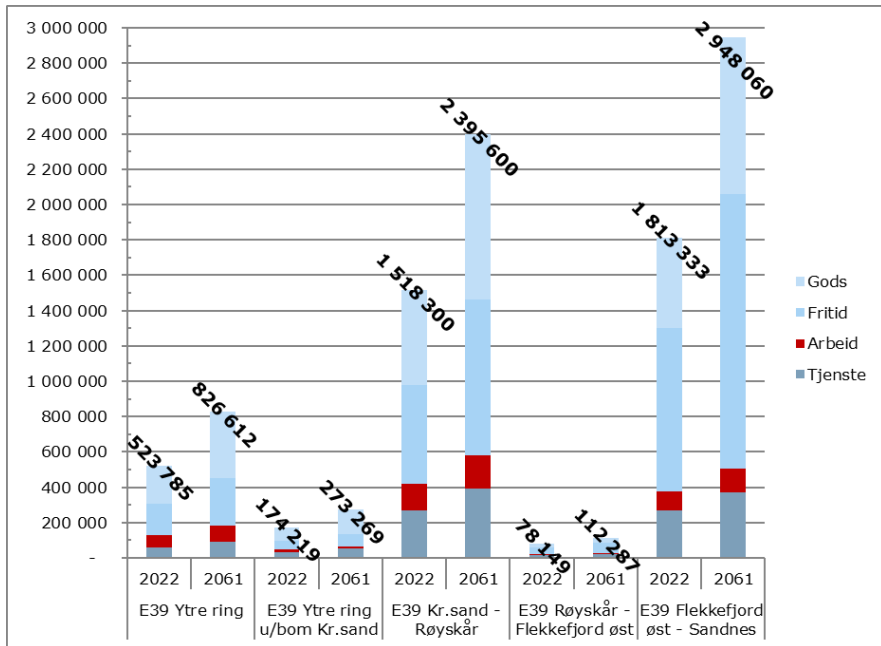
Alle tall mill kr



# Trafikantnytte pr døgn for 2022 og 2061

## Nye beregninger:

## Beregnet 2016



# E18 Sørøst

- Viktigste endring er validering mot 2016-tall samt nye godsmatriser. For deler av strekningen viste tidligere beregning for høy godsandel.

## Nyttekostberegninger

Nivå 2:

Utbyggings-område	Strekning	Beregning pr oktober 2017 Prisnivå: 2017			
		Investerings-kostnad	Trafikantnytte Netto nytte	Budsjett-kostnad	NNB
E18 Sørøst	Langangen-Dørdal	10 646	12 188 468	10 947	0,04
	Dørdal-Tvedestrand	14 016	8 769 -6 704	14 752	-0,45
	Arendal-Grimstad	7 093	3 649 -4 186		-0,56

Nivå 2B:

Utbyggings-område	Strekning	Beregning pr oktober 2017 Prisnivå: 2017			
		Investerings-kostnad	Trafikantnytte Netto nytte	Budsjett-kostnad	NNB
E18 Sørøst	Langangen-Rugtvedt	6 077	4 483 -2 371	5 471	-0,43

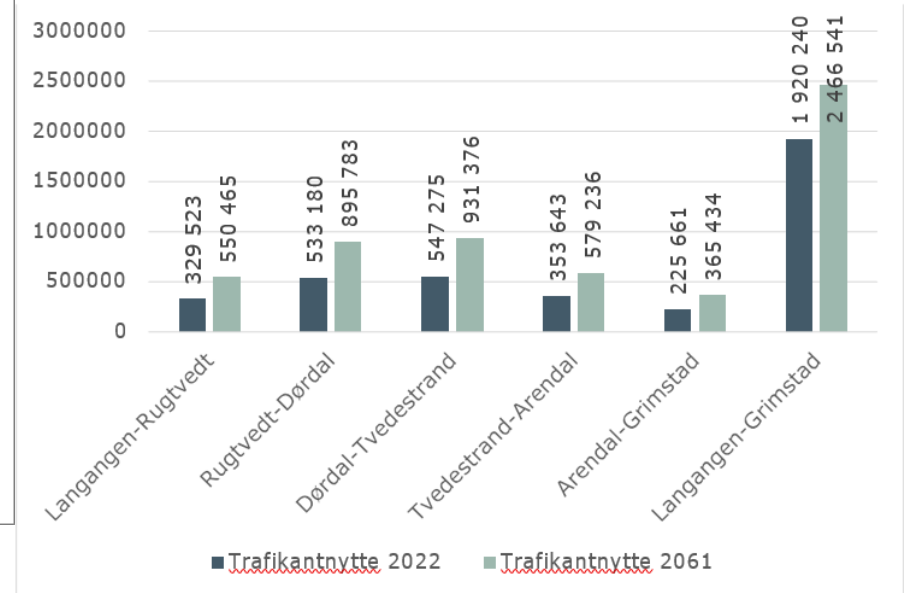
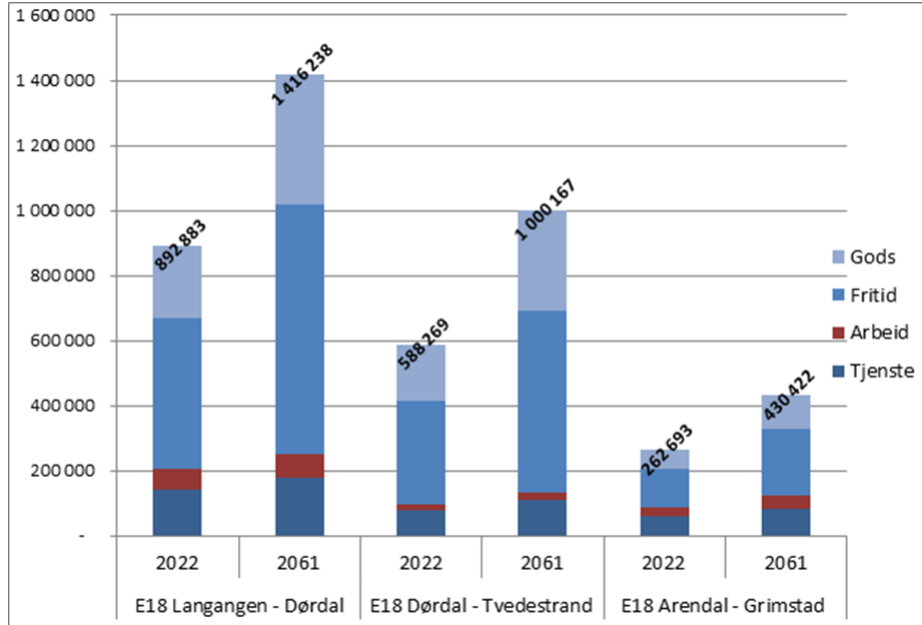
Alle tall mill kr



# Trafikantnytte pr døgn for 2022 og 2061

Nye beregninger:

Beregnet 2016



# E6 Mjøsa

- I des-16 og mars-17 hadde transportmodell for Mjøsa (HedOpp) for lite trafikk
- For å få modellen opp på riktig nivå er blant annet sonedata oppdatert med hensyn på arbeidsplasser, kjøpesenter mm
- Betydelig kostnadsreduksjon bidrar til vesentlig bedre NNB

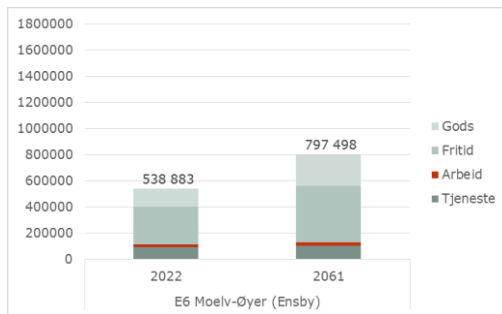
## Nyttetekostberegninger

Utbyggings- område	Strekning	Beregning pr oktober 2017 Prisnivå: 2017			
		Investerings- kostnad	Trafikantnytte Netto nytte	Budsjett- kostnad	NNB
E6 Mjøsa	Moelv-Øyer syd	9 312	7 061 -1 668	8 400	-0,20

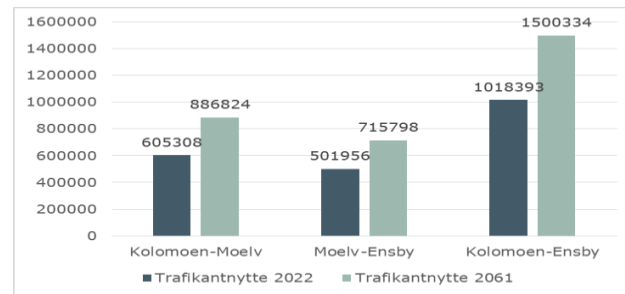
Alle tall mill kr

## Trafikantnytte

- Høst-17



- Des-16



# E6 Trøndelag

Beregningene er ikke direkte sammenlignbar med beregningene for 2016.

Ulsberg-Melhus: Strekningen forlenget ca 4 km, annen vegtrasé og vegstandard.

Ranheim-Åsen: Endring i vegstandard og kryssløsninger



## Nyttekostberegninger

Endringer i EFFEKT siden beregningene i 2016:

- Endret tungbilandel: 18% mot tidligere 10%
- Benyttet et annet trafikkvariasjonsmønster: M2 mot tidligere M5

Utbyggings- område	Strekning	Beregning pr oktober 2017 Prisnivå: 2017			
		Investerings- kostnad	Trafikantnytte Netto nytte	Budsjett- kostnad	NNB
E6 Trøndelag	Ulsberg-Melhus med kryss Ler	13 780	8 715 -6 551	14 221	-0,46
	Ulsberg-Melhus uten kryss Ler	13 380	8 418 -6 568	13 938	-0,47
	Ranheim-Åsen	10 650	12 686 3 138	8 626	0,33

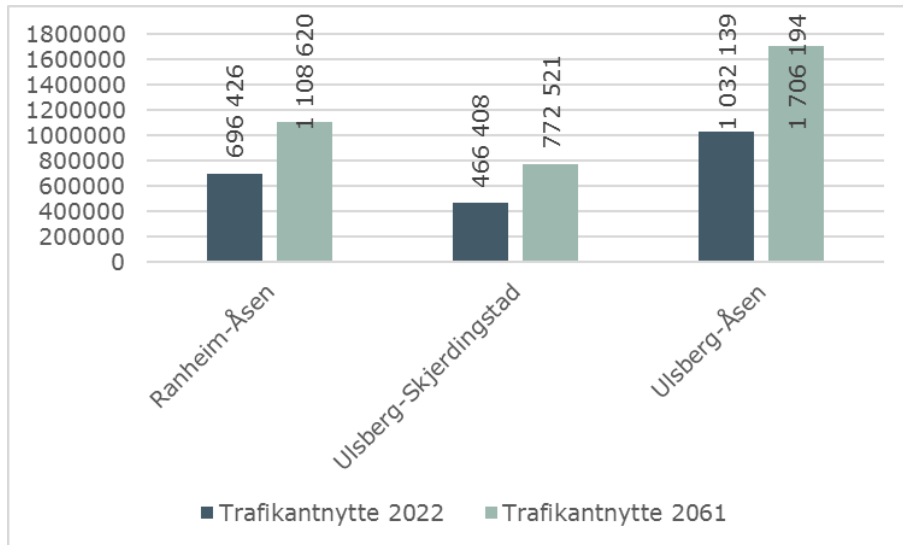
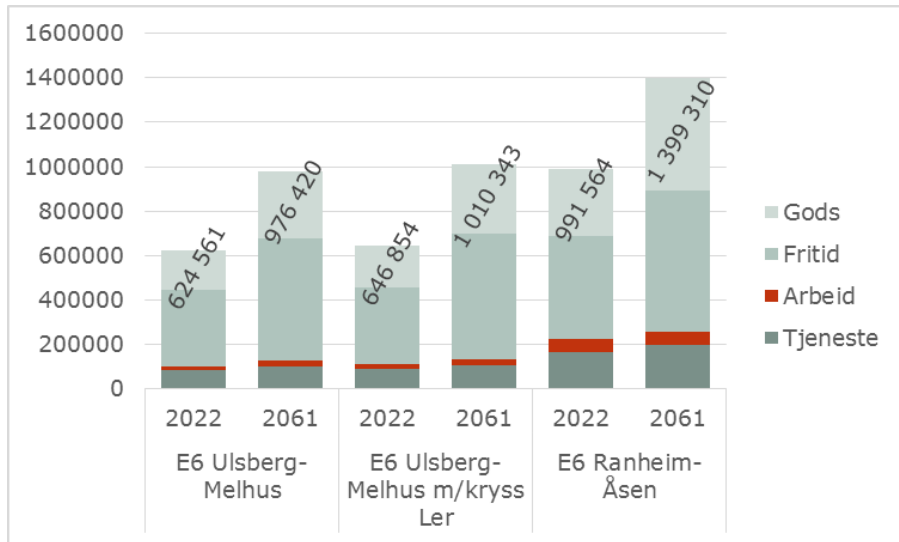
# Trafikantnytte pr døgn for 2022 og 2061 for prosjektene i Trøndelag

## Nye beregninger:

Ulsberg-Melhus: I 2022 nesten 40% høyere trafikantnytte enn Ulsberg-Skjerdingstad i 2016.

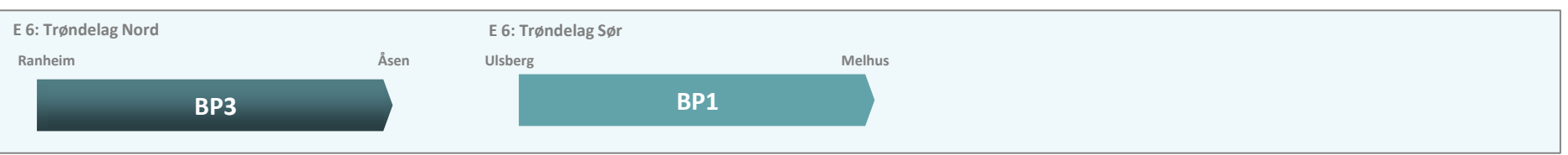
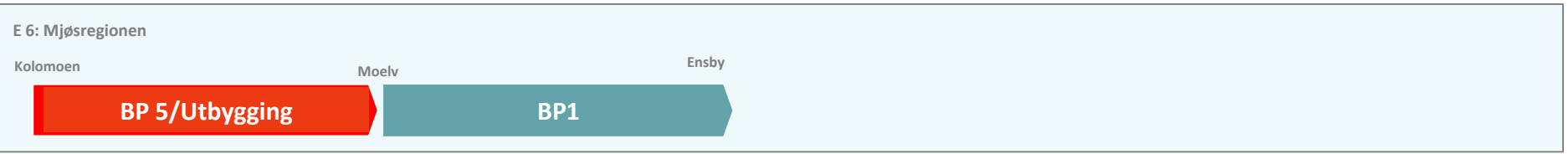
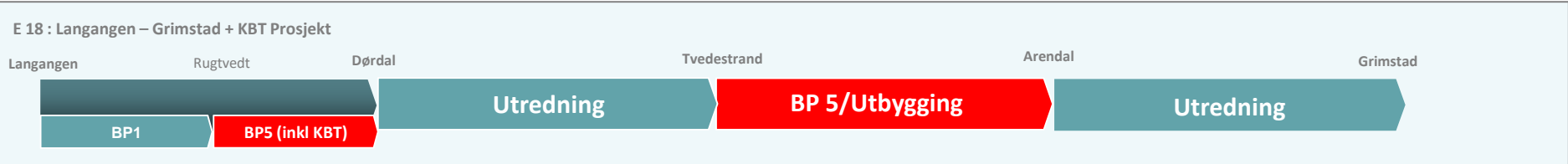
Ranheim-Åsen: I 2022 har trafikantnytten økt med over 30% i forhold til 2016-beregninger

## Beregnet 2016



# STREKNINGENE I NYE VEIERS PORTEFØLJE SOM IKKE HAR PASSERT BP5 I SIN HELHET SYNLIGGJØRES I PORTEFØLJEPRIORITERINGEN

- Før BP2 / Utredning / Del av porteføljeprioritering
- Passert BP2 / Planlegging / Del av porteføljeprioritering
- Passert BP5 / Utbygging / Tidligere prioritert



# PORTEFØLJEPRIORITERING UT FRA MODENHET PÅ STREKNINGENE

● Ingen spesielle hensyn    ● Bør hensyntas  
● Liten NN    ● Noen hensyn

1

2

3

4



Kategori	Strekning	Samf.økonomisk lønnsomhet, NNB	Netto ringvirkninger, Vurdering av effekt	Trafikksikkerhet, Drepte/hardt skadde per km per år siste 5 år	Samfunnsikkerhet, Vurdering av kritikalitet	Hensyn til helhetlig utbygging	Tidligst byggeklar	Bompengebelastning, Kommentar
Utbygging	E6 Kolomoen - Moelv	0,92				N/A	Q2 2017	N/A
Planlegging	E6 Ranheim-Åsen	0,33	Høy	0,030	Middels	N/A	Q1 2019	N/A
Planlegging	E39 Kristiansand vest-Lyngdal vest (Røyskår)	0,14	Høy	0,082	Middels	N/A	Q2 2018	N/A
Utbygging/ Utredning	E18 Langangen - Dørdal	0,04	Lav	0,027		N/A	Q2 2017	N/A
Utbygging	E18 Arendal- Tvedestrand	0,03				N/A	Q4 2016	N/A
Utredning	E 39 Flekkefjord Ø – Sandnes	-0,12	Medium*	0,048	Lav	N/A	Q3 2021	N/A
Utredning	E6 Moelv –Øyer Syd	-0,20	Lav	0,067	Middels	N/A	Q4 2019	N/A
Utredning	E 18 Dørdal - Tvedestrand	-0,45	Lav	0,011	Lav	N/A	Q2 2020	N/A
Utredning	E6 Ulsberg-Melhus uten Kryss Ler	-0,47	Lav	0,016	Middels	N/A	Q3 2019	N/A
Utredning	E39 Ytre Ring Vige-Kristiansand vest	-0,55	Lav	0,060	Høy	N/A	Q2 2021	N/A
Utredning	E18 Arendal-Grimstad	-0,56	Lav	0,020	Lav	N/A	Q3 2022	N/A
Utredning	E39 Lyngdal (Røyskår) – Flekkefjord Ø	-0,97	Medium*			N/A	Q1 2022	N/A

\*Lyngdal – Sandnes er utredet av SVV. Rapport om netto ringvirkninger er ikke offentliggjort.