

Vedlegg 1

NTP 2022-2033: Oppdaterte prioriteringer og samfunnsøkonomiske beregninger samt justering av økonomiske rammer

Innhold

| | |
|---|----|
| 1. Innledning | 3 |
| 2. Utbygging av lange strekninger | 3 |
| 3. Endringer i prioritering av investeringsmidler | 4 |
| 3.1. Bindinger | 4 |
| 3.2. Optimalisering og oppdaterte kostnadsoverslag | 6 |
| 3.3. Korridorvis omtale av utfordringer og prioriteringer | 7 |
| 3.4. Prosjekter i byer som er aktuelle for byvekstavtaler | 25 |
| 4. Endringer i budsjettmessige forhold | 27 |
| 4.1. Justert fordeling av økonomiske rammer | 27 |
| 4.2. Forslag til ny poststruktur | 29 |
| 5. Verktøy og forutsetninger | 32 |
| 5.1. Hva er nytt i transportmodellene og de samfunnsøkonomiske verktøyene? | 33 |
| 5.2. Bompenger | 34 |
| 5.3. Hva omfatter beregningene? | 35 |
| 6. Samfunnsøkonomiske virkninger | 37 |
| 6.1. Kostnader og nytte av porteføljen | 37 |
| 6.2. Virkninger av prosjekter prioritert i første seksårsperiode per korridor | 38 |
| 7. Virkninger på indikatorer i målstrukturen | 65 |
| 7.1. Oppetid | 65 |
| 7.2. Reisetid | 67 |
| 7.3. Netto nytte | 67 |
| 7.4. Antall drepte og hardt skadde | 68 |
| 7.5. Klimagassutslipp i åpningsåret | 69 |
| 7.6. Kostnader i forhold til NTP 2018-2029 | 69 |
| 7.7. Påvirkning på naturmangfold | 71 |
| 8. Følsomhetsanalyser og stresstesting | 71 |

| | | |
|------|--|----|
| 8.1. | Korona..... | 71 |
| 8.2. | Nullutslippkjøretøy..... | 74 |
| 8.3. | Økonomisk utvikling..... | 75 |
| 8.4. | Komfortfaktor | 76 |
| 8.5. | Godsnytte..... | 78 |
| 8.6. | Endret trafikkvekst med/uten bompenger | 80 |
| 8.7. | Stresstest av fjordkryssingsprosjekter | 81 |
| 9. | Leveranse og ettersendelser 15. november | 87 |

1. INNLEDNING

Vi viser til brev fra Samferdselsdepartementet datert 25. november 2019 om oppdrag 9 og brev av 10. februar 2020 om oppfølging av oppdrag 2, 3 og 4. Der bes transportvirksomhetene om å oppdatere kostnads- og samfunnsøkonomiske beregninger på prosjekter og tiltak som inngår i den foreslåtte ressursbruken. Vi viser også til e-post 26. august 2020 hvor vi bes om å korrigere vårt innspill til prioriteringer slik at ny post 25 for transportområdet og ny post 04 for bruttoføring av riksveiferjetjenester synliggjøres i de økonomiske rammene.

Nedenfor følger våre forslag til prioritering av investeringsmidlene i form av strekninger og korridorvis fordeling. Vi beskriver videre de endringer som er gjort av budsjettmessige forhold. Deretter følger omtale av endrede forutsetninger og utvikling i metodeverktøy og oppdaterte virkningsberegninger, samt en beskrivelse av hva som leveres 15. november.

Vedlagt følger også beskrivelse av innhold i virkningstabellene (vedlegg 2) og oppdaterte prosjektomtaler for prosjekter i første seksårsperiode som er reberegnet med oppdaterte verktøy og forutsetninger i denne leveransen (vedlegg 3).

2. UTBYGGING AV LANGE STREKNINGER

Statens vegvesens samfunnsoppdrag er å utvikle og tilrettelegge for et trygt, fremtidsrettet, miljøvennlig og ikke minst effektivt transportsystem. Dette oppdraget står godt i samsvar med de nye målene for NTP 2022-2033 som vektlegger nytten for trafikanten og kostnadene for samfunnet.

Dette dokumentet er en oppdatering av våre samfunnsøkonomiske beregninger for prosjektene i NTP. Vårt arbeid med å øke nytte og redusere kostnader påvirker prosjektene, og dermed våre prioriteringer. Derfor er ikke vurderinger fra Statens vegvesen statiske. Våre prioriteringer og analyser endrer seg i tråd med de faktiske forholdene som ligger til grunn, noe som gjenspeiles i dette dokumentet.

Våre prioriteringer tar utgangspunkt i hvilket problem som skal løses langs den enkelte strekning for statens midler. Vi jobber kontinuerlig med å forbedre nytten og redusere kostnadene i porteføljen. Derfor tar vi i bruk verktøy som verdianalyser. Verdianalyser er en helhetlig og systematisk gjennomgang av strekningene som blant annet tar for seg behov, mål, trasévalg og ikke-prissatte virkninger. Denne tilnærmingen har allerede gitt et godt grunnlag for arbeidet med NTP, og vår prioritering av prosjektene på rv 4 står som et eksempel på at den fungerer godt.

Statens vegvesen sitt intensiverte arbeid for å forbedre prosjektene i vår portefølje har allerede gitt resultater. Vi har vist hvordan vi skal redusere investeringskostnadene med 135 mrd. kr i en total portefølje på om lag 600 mrd. kr. Av dette har vi allerede redusert investeringskostnadene med rundt 50 mrd. kr. Dette gjør at vi kan realisere mer vei innen vår portefølje, men det er fortsatt et betydelig potensial for ytterligere reduksjon i kostnader.

For å realisere mer sikker og miljøvennlig vei for pengene, må vi jobbe annerledes. Vi skal planlegge og gjennomføre tiltak over lange strekninger. En korridoratankegang vil gi oss større handlingsrom til å effektivisere utbyggingsprosjekter. En innføring av porteføljestyring gjør at vi hele tiden kan prioritere prosjekter som har høy nytte, og som er modne for gjennomføring. Vi skal gjøre gode valg basert på kostnad og nytte når vi vurderer tiltak, og de tiltakene som innføres kan bestå av alt fra ny vei via utbedringer og skredsikring, til fornying og vedlikehold.

I gjennomføringen vil vi involvere entreprenørene tidligere for å få frem de gode løsningene, og blant annet benytte opsjoner for å bygge ut lengre strekninger. Vi arbeider også for å realisere planer med kortere tid mellom planlegging og finansiering.

Vår erfaring og analyser viser at veiprojekter som planlegges sammen med utbygging av bane får lavere nytte, og høyere kostnad, enn prosjekter som bygges uavhengig av bane. Vi bør derfor se på dette på nytt.

Vår modell for finansiering, og hvorvidt den setter oss i stand til å drive best mulig, bør evalueres. Det kan argumenteres for at dagens system reduserer vår evne til å effektivt realisere prosjekter prioritert i NTP.

Konkurransen om veibyging er viktig og lønnsomt for samfunnet. Vi mener resultatene kan bli enda bedre om Statens vegvesen får større frihet både innen planlegging og finansiering.

Vi skal levere mer for pengene og ta i bruk ny teknologi og herunder forberede et transportsystem som er mer automatisert og som har lavere utslipp. Analyser, beslutningsgrunnlag og trafikkinformasjon og -styring skal baseres mer på sanntidsinformasjon og prediksjoner. Veitransportsystemet må utvikles helhetlig uavhengig av eier og forvalter. I tillegg vil sannsynligvis grensene mellom private turer og kollektivtransport på sikt viskes ut.

De store datamengdene og analysemulighetene disse gir, gir oss mulighet både for å tilrettelegge for en bedre reisehverdag for personer og gods, til å gi mer effektive og forutsigbare transportere for næringslivet, for å øke sikkerheten, bedre konkurransevilkårene og bidra til å bekjempe kriminalitet innenfor transportbransjen. Vi samarbeider både med de andre aktørene på vei og med aktørene innenfor de andre transportformene for å utvikle og ta i bruk nye løsninger samt tilrettelegge for at andre aktører kan lage produkter og tilby tjenester basert på våre data.

Planlegging, utbygging, drift, vedlikehold og forvaltning av veinettet skal alle bli mer datadrevet, digitalisert og optimalisert, med bruk av data med riktig kvalitet gitt formålet de anvendes til - variasjonsbredden vil være svært stor. Avhengigheten mellom ulike systemer, tjenester og fagmiljøer vil også bli betydelig mer omfattende enn i dag. Eksempelvis vil hendelser i veinettet i sanntid kunne medføre behov for trafikkstyring og justering av driftsopplegg i sanntid og frem i tid, basert på prediksjon. Dette krever samhandling og god tilgang på data på riktig nivå til enhver tid og med annen innretning enn i dag.

3. ENDRINGER I PRIORITERING AV INVESTERINGSMIDLER

3.1. Bindinger

Samferdselsdepartementet definerer bindinger som prosjekter hvor regjeringen har fremmet forslag om kostnadsramme for Stortinget eller som er omfattet av foreslåtte fullmakter for 2020 for mindre prosjekter uten egne kostnadsrammer. I tillegg omfatter bindinger forpliktelser/minimumskrav som må oppfylles, eksempelvis internasjonale regler, EØS-regelverk og nasjonalt lov- og forskriftsverk.

Vi viser til Statens vegvesens leveranse av oppdrag 9 når det gjelder bindinger som er lagt til grunn, jf. tabell nedenfor oppgitt i 2020-kroner.

Statsbudsjettet for 2021 er ikke lagt til grunn i denne oversendelsen, da arbeidet i stor grad er gjennomført før budsjettet vedtas.

Tabell 1 Bundne investeringsmidler. Ikke oppdatert i henhold til statbudsjettet for 2021. Mill. 2020-kr.

| Post | Navn på strekningen | Total-kostnad | Stat | Annen finans-iering | Stat første periode | Annen finans-iering første periode | Stat andre periode | Annen finans-iering andre periode |
|--------------------|---|---------------|---------------|---------------------|---------------------|------------------------------------|--------------------|-----------------------------------|
| 30 | E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 | 4 700 | 1 692 | 3 008 | 1 692 | 2 772 | | 236 |
| 30 | E6 Megården – Mørsvikbotn | 9 120 | 9 267 | | 9 267 | | | |
| 30 | E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum | 2 894 | 1 211 | 1 683 | 178 | 427 | | |
| 30 | E18 Lysaker – Strand – Ramstadsletta | 16 710 | 5 640 | 11 070 | 2 600 | 5 500 | 1 053 | 4 687 |
| 30 | E18 Bommestad – Sky | 5 183 | 1 481 | 3 702 | 22 | | | |
| 30 | E18 Varoddbrua | 1 061 | 1 061 | | | | | |
| 30 | E39 Rogfast | 18 657 | 3 996 | 14 661 | 2 000 | 7 748 | 1 653 | 5 200 |
| 30 | E39 Svegatjørn – Rådal | 8 248 | 4 953 | 3 295 | 154 | | | |
| 30 | E39 Myrmel – Lunde | 526 | 526 | | 396 | | | |
| 30 | Rv 555 Sotrasambandet (OPS) | 1 955 | 1 955 | | 320 | | | |
| 30 | E39 Ørskogfjellet | 136 | 136 | | 16 | | | |
| 30 | E39 Betna - Vinjeøra – Stormyra | 2 204 | 2 204 | | 1 503 | | | |
| 30 | Rv 13 Hardangerbrua, alt bruk av Ferjetilskudd | 41 | 41 | | 26 | | 10 | |
| 30 | E134 Damåsen – Saggrenda | 4 939 | 2 124 | 2 815 | 10 | | | |
| 30 | Rv 36 Bø – Seljord | 284 | | 284 | | 17 | | |
| 30 | E16 Bjørnum – Skaret | 4 685 | 2 483 | 2 202 | 1 547 | 1 414 | 200 | 400 |
| 30 | E6 Vindåsliene – Korporalsbrua | 1 857 | 1 006 | 851 | 134 | | | |
| 30 | Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger | 1 247 | 110 | 1 137 | 110 | 452 | | |
| 30 | Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger, refusjon | 766 | 766 | | | | 766 | |
| 30 | Rv 3/25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet (OPS) | 974 | 755 | 219 | 150 | | | |
| 30 | E6 Helgeland sør | 5 341 | 3 294 | 660 | 973 | | | |
| 30 | E6 Ballangen sentrum | 118 | 118 | | 18 | | | |
| 30 | E10/rv 85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn - Langvassbukt (OPS) <i>forberedende arbeider</i> | 850 | 850 | | 578 | | | |
| SUM post 30 | | 92 496 | 45 669 | 45 587 | 21 694 | 18 330 | 3 682 | 10 523 |
| 31 | E16 Kvamskleiva | 666 | 666 | | 316 | | | |
| 31 | Rv 5 Kjøsnesfjorden | 1 218 | 1 218 | | 355 | | | |
| 31 | E69 Skarvbergtunnelen | 941 | 941 | | 36 | | | |
| 31 | E16 Hylland-Slæen | 1 461 | 1 461 | | 1 461 | | | |
| SUM post 31 | | 4 286 | 4 286 | 0 | 2 168 | 0 | 0 | 0 |
| 29 | E18 Grimstad – Kristiansand | 3 750 | 3 750 | | 1 870 | | 1 440 | |
| 29 | E39 Lyngdal – Flekkefjord | 1 530 | 1 530 | | 915 | | 615 | |
| 29 | E39 Klett – Bårdhaug | 1 050 | 1 050 | | 795 | | 255 | |
| 29 | <u>Rv 555 Sotrasambandet</u> | | | | | | | |
| 29 | - milepælsbetaling | 5 500 | 5 500 | | 5 200 | | | |
| 29 | - årlig vederlag - tilgjengelighet | 5 300 | | 5 300 | | 600 | | 1 553 |
| 29 | - årlig vederlag - drift | 1 500 | 1 500 | | 330 | | 330 | |

| | | | | | | | | |
|----------------------------------|---|---------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|
| 29 | Rv 3/rv 25 Ommangsvollen - Grundset/Basthjørnet | | | | | | | |
| 29 | - årlig vederlag - tilgjengelighet | 2 400 | | 2 280 | | 696 | | 606 |
| 29 | - årlig vederlag - drift | 474 | 474 | | 156 | | 156 | |
| SUM post 29 | | 21 504 | 13 804 | 7 580 | 9 266 | 1 296 | 2 796 | 2 159 |
| SUM bundne veiprosjekter (store) | | 118 286 | 63 759 | 53 167 | 33 128 | 19 626 | 6 478 | 12 682 |

3.2. Optimalisering og oppdaterte kostnadsoverslag

Statens vegvesen vil vurdere samfunnets behov på lange strekninger under ett, og søke å optimalisere tiltakene på strekningen/ruten gjennom lenger brukstid for dagens infrastruktur, utbedringer og bygging av ny vei. Det ville gi kortere reisetid, øke nytten i korridoren og begrense klimagassutslipp.

Det ble gjennomført optimalisering for alle aktuelle prosjekter som en del av arbeidet med NTP (oppdrag 1). Arbeidet viste et betydelig potensial for lavere kostnad og økt nytte. Kostnaden for E39 Ålesund – Molde er redusert med 16 mrd. kr eller 40 pst. i forhold til NTP 2018-2029, fra 41,5 til 24,3 mrd. 2021-kr. I vårt forslag til NTP har vi lagt til grunn siste godkjente kostnadsanslag, inkludert de optimaliseringene som kan gjennomføres med mindre justeringer av planene. Kostnadsanslagene er oppdatert i henhold til Håndbok R764 Anslagsmetoden, innplassert i tilknytning til beslutningspunktene i styringsmatrisen. Kostnadene er indeksregulert til 2021-kr.

Statens vegvesen vil optimalisere prosjektene ytterligere i hver fase til og med gjennomføring. Vi ser, for de fleste prosjekter, potensial for økt nytte og reduserte kostnader i plan- og utredningsfasen innenfor det valgte konseptet/ korridoren. Optimalisering gir behov for mindre og større endringer i foreliggende planer. Potensialet er størst i utrednings- og tidlig planfase. Dette vil vi arbeide videre med å realisere.

Statens vegvesen vil fortsette arbeidet med verdianalyser eller tilsvarende utredninger på utvalgte prosjekter-/ strekninger. Prosjekt- og strekningsoptimalisering vil danne grunnlag for porteføljestyling.

Noen konseptvalgutredninger ligger en del år tilbake, og mål og rammer har endret seg. For noen prosjekter vil det være det aktuelt å revurdere regjeringens valgte konsept ved å gjøre en ny analyse/ utredninger.

På en rekke større prosjekter på E16, E18 og E39 er det oppnådd store kostnadsreduksjoner, som f.eks. i prosjektene:

- E39 Ålesund – Molde
- E39 Ådland – Svegatjørn
- Rv 36 Skjelsvik – Skyggestein
- E18 Retvet – Vinterbro

Det pågår også konkret arbeid i flere andre store prosjekter på porteføljenivå. Vi anslo i oppdrag 9 at vi kan spare om lag 135 mrd. kr i vår totale portefølje på 600 mrd. kr. Vi ser at vi pr. i dag har spart inn om lag 50 mrd. kr. Denne kostnadsreduksjonen er innarbeidet i kostnadsoverslagene. Dette er midler som vi kan benytte til å få bygget flere prosjekter som f.eks. rv 4 fra Oslo til Mjøsbrua.

I tillegg til gjennomgang av konkrete utredninger og planer ble det funnet et vesentlig potensial i mer effektiv planlegging, veinormalendringer, industrialisering, standardisering og kontraktstrategier

som innebærer tidligere involvering av entreprenør, samt innovasjonskontrakter. Statens vegvesen vil benytte prosjekttilpassede planstrategier hvor for eksempel interkommunale planer, statlige planvirkemidler samt å gå rett fra KVVU til reguleringsplan er aktuelt.

Statens vegvesen vil komme tilbake med forslag om prosjekter der det er gunstig å velge statlig plan fra starten av planprosessen.

Det er også et vesentlig innsparingspotensial knyttet til optimalisering av løsninger og gjennomføring av tiltak innenfor programområdetiltak, utbedringsstrekninger, forfallstiltak og skredsikringstiltak.

Statens vegvesen skal jobbe etter et «Design to cost»-prinsipp, særlig for lengre utbedringsstrekninger, jf. fremgangsmåten som er benyttet i Valdresmodellen og på Helgeland.

Veinormalene videreutvikles i samråd med andre veimyndigheter og øvrige interessenter med sikte på kostnads- og nytteoptimalisering, større fleksibilitet og økt bruk av funksjonskrav. Normalene skal digitaliseres og samordnes bedre med aktuelle kontraktsformer og gjennomføringsmetoder.

3.3. Korridorvis omtale av utfordringer og prioriteringer

Prioriteringskriterier

I oppdrag 9 om prioriteringer var oppdraget til virksomhetene at prosjektene i første seksårsperiode skulle rangeres etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det resulterte i at en del prosjekter som var prioritert i NTP 2018-2029 falt utenfor.

I andre seksårsperiode skulle det foreslås fordeling av midler mellom korridorer/områder med utgangspunkt i utfordringer, effektiv ressursbruk og samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Trafikkmengder, standard på infrastrukturen og ulykkesstatistikk var elementer som kunne gi en indikasjon på behovet for å gjennomføre tiltak.

I en videreutvikling av veinettet i Norge vil flere hensyn være betydningsfulle.

Samfunnsøkonomisk nytte vil være en bærende faktor for å sikre at det vi investerer i har god nytte for samfunnet. Det arbeides derfor kontinuerlig med å få kostnadene ned og nytten for samfunnet opp i de prosjekter og korridorer vi planlegger å investere i. I dette arbeidet ser Statens vegvesen lange strekninger under ett, med det formål å starte med de delene av korridoren som gir høyest nytte først. Ser vi nytteberegninger av hele porteføljen under ett, vil de bynære prosjektene trekke ned totalnyten. Det skyldes at man i byområder har andre incentiver knyttet til trafikkutvikling, enn på strekninger mellom byområdene. Vi vil derfor i fremtiden være tydelig på å segregere nytte på byprosjekter, fra de strekningsvise nytteberegningene.

I en lang strekning vil vi se store og små prosjekter, utbedringstiltak, skredsikring, fornying og større vedlikeholdstiltak under ett, slik at vi får tilrettelagt for effektiv og god gjennomføring.

I hele landet har vi viktige transportårer der hensynet til fremkommelighet, forutsigbarhet for næringstransport, og samfunnsikkerhet og beredskap forsterkes. Dette vektlegges i vårt forslag til prioritering.

Videre kan våre veiprosjekter bidra til vesentlig nytte innen andre transportformer eller samfunnstjenester, så som havn, flyplass, jernbane, sykehus m.m.

Statens vegvesen er en sentral aktør i byområdene. Prioriteringer som gjøres på riksveinettet igjennom byvekstavtaler og bypakker, vil inngå i vår vurdering av fremtidig portefølje.

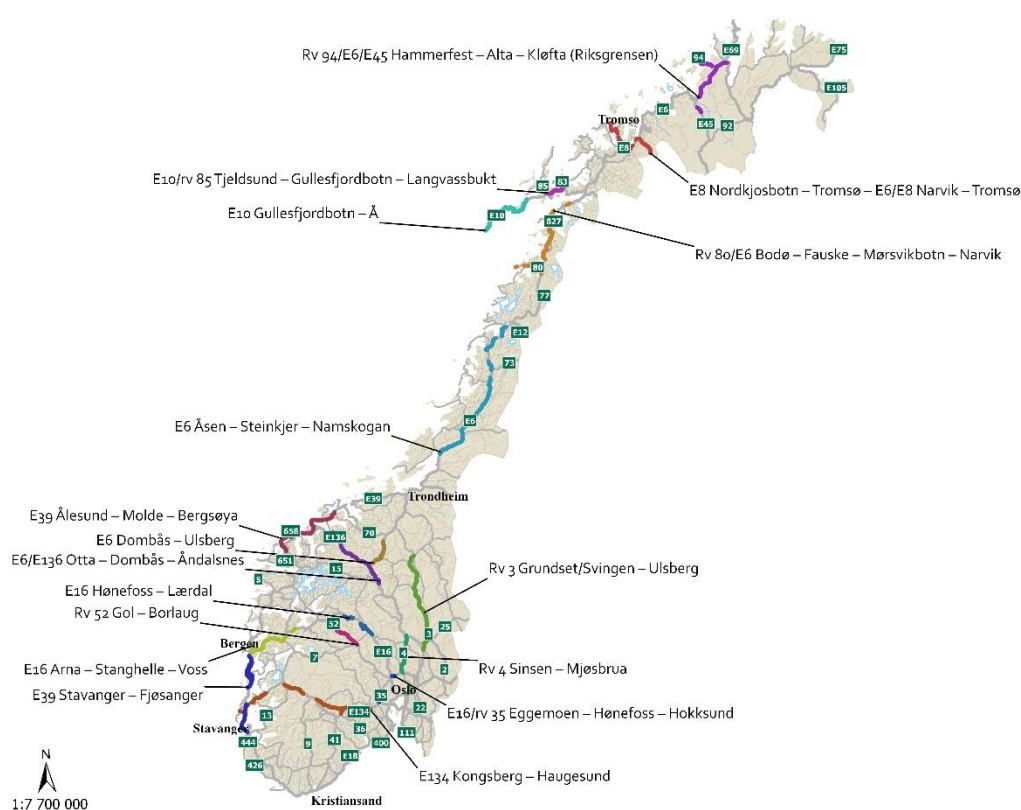
EUs krav til sikkerhetsoppgradering av tunneler på TEN-T veinettet er et prioritert arbeid. For deler av veinettet vil nye veiprojekter avløse gamle med behov for oppgradering.

Ved gjennomgang av riksveinettet ser vi behov for, og foreslår, tiltak over hele landet. De store investeringene mener vi likevel bør kanaliseres til de strekningene som gir høyest samfunnsøkonomisk nytte.

Korridorvis omtale

Nedenfor følger kart og omtale av forslag til prioriteringer fordelt per korridor, med utgangspunkt i ramme A og B. De syv strekningene som har fått høyest prioritet er beskrevet særskilt i tekstboksen.

Vi viser også til vedlegg for omtale av prosjekter som er prioritert i første seksårsperiode, basert på ramme B.



Figur 1 Oversikt over prioriterte strekninger fordelt per korridor

Generelt for alle korridorene vil det ligge samfunnsnytte i å knytte bolig- og arbeidsmarkedsregionene bedre sammen slik at befolkningen og næringslivet når sine destinasjoner raskere, kan samhandle bedre, alt med økt forutsigbarhet. Mange bolig- og arbeidsmarkedsregioner opplever befolkningsstagnasjon eller -reduksjon. Selv blant de som opplever befolkningsøkning er aldri en sterk driver. To tredeler av regionene (de minste) vil få nedgang i arbeidsstyrken på tross av økningen i pensjonsalderen. Mange av disse er viktige for verdiskapningen. For at ikke næringslivet skal oppleve redusert tilgang på arbeidskraft og kompetanse, kan utvidelse og sammenbygging av regioner bli viktigere. Trender som økt bruk av hjemmekontor og redusert økonomisk vekst kan på sikt redusere rushtidsutfordringene, bidra til å bedre fremkommeligheten og påliteligheten for næringstransporter og dermed redusere kjøkostnadene.

Som figuren i korridoromtalen nedenfor viser er det persontransporten som krever mest kapasitet. Sammenhengende lange transporter krever lite kapasitet både for personer og gods. Selv om korte eller lengre næringstransporter utgjør en stor del av det samlede kapasitetsbehovet, er det viktig for verdiskapningen at disse får den kapasiteten og påliteligheten næringslivet og befolkningen trenger. Den lille delen av veitransporten som var direkte knyttet til utenrikshandelen utgjorde alene 300 mrd. kr i 2018. Alle korridorene med unntak av 5 og 6 er kystnære og sjøtransport benyttes i stor grad. Men for gods som skal kort, haster, krever fleksibilitet, har mange stopp underveis, krever høy pålitelighet eller ikke har alternativt transporttilbud, benyttes ofte veinettet. Særlig for korridorene 5 og 6 kan transporter internt i korridorene i liten grad ha alternativer til vei, selv for transportoppdrag der lastebilen normalt ikke foretrekkes.

I de store byområdene vil en felles innsats for å sikre at miljøvennlig transport blir et førstevalg for flest mulig, bidra til å redusere målkonflikten mellom nullvekstmålet for personbiltrafikken i de største byene og satsing på økt samfunnsnytte gjennom å knytte større bolig – og arbeidsmarkeder sammen ved hjelp av veibygging. Det går ikke an å bygge seg ut av kapasitetsutfordringene i byområdene vha veier alene. Det er en samlet virkemiddelplan som må til jfr byvekstavtalene. Et mer effektivt veisystem vil være gunstig også for gang- sykkel og kollektivtrafikk.

Byvekstavtale-samarbeidet basert på nullvekstmålet vil bidra til miljøvennlig transport inn mot byene og til at persontransportkapasiteten i veisystemet utnyttes effektivt. Det er likevel behov for investeringer i større veiprojekter inn mot, og gjennom, byene for å sikre god fremkommelighet for gods- og kollektivtransport og gang- og sykkeltrafikk.

Korridor 1 Oslo – Svinesund/Kornsjø

Tabell 2 Forslag til prioriterte prosjekter i første seksårsperiode og fordeling av midler mellom korridorer i andre seksårsperiode for ramme A. Mill. 2021-kr.

| Type tiltak | Prosjekt - ramme A | Total | Stat 2022-2027 | Annen finansiering 2022-2027 | Stat 2028-2033 | Annen finansiering 2028-2033 |
|---|-------------------------|-------|----------------|------------------------------|----------------|------------------------------|
| Store prosjekter | Rv 22 Glommakrysnningen | 2 880 | 795 | 1110 | 500 | 475 |
| Utbedringsstrekninger, oppstart andre periode | | 503 | | | | 503 |

Tabell 3 Forslag til prioriterte prosjekter i første seksårsperiode og fordeling av midler mellom korridorer i andre seksårsperiode for ramme B. Mill. 2021-kr.

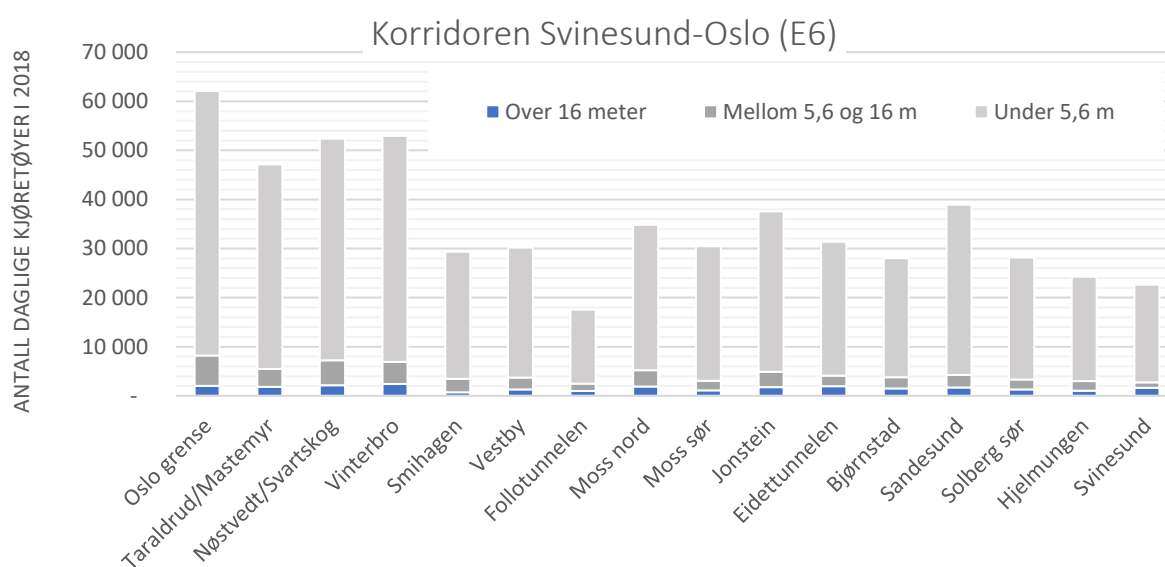
| Type tiltak | Prosjekt - ramme B | Total | Stat 2022-2027 | Annen finansiering 2022-2028 | Stat 2028-2033 | Annen finansiering 2028-2033 |
|---|-------------------------|-------|----------------|------------------------------|----------------|------------------------------|
| Store prosjekter | Rv 22 Glommakrysnningen | 2 880 | 795 | 1110 | 500 | 475 |
| Utbedringsstrekninger, oppstart andre periode | | 1 161 | | | 658 | 503 |

E6 over Svinesund ved Riksgrensen er den viktigste landbaserte hovedtransportåren mellom Norge og Europa, både når det gjelder gods- og persontransport. Trafikken i korridoren er størst nær Oslo med over 60 000 i ÅDT, mens noe over 20 000 passerer Svinesund og mellom 30 000 og 40 000 Moss og Nedre Glomma. Det er store konsentrasjoner av innbyggere og arbeidsplasser flere steder langs ruten, både i Nedre Glomma, Halden og Moss, og disse tre områdene utgjør egne bolig- og arbeidsmarkedsregioner, i tillegg til Osloregionen som inkluderer kommunene til og med Vestby. Hovedstadsområdet har en betydelig dagpendling til og med Moss og noe mindre lengre sørfra. Det pendles også mellom de øvrige bolig- og arbeidsmarkedsregionene. Langs E6 har det i de senere årene vært en økende utbygging av hovedlagre med distribusjon til landet for øvrig og til handelsvirksomhet og korridoren er den klart viktigste forbindelsen for utenrikshandel som benytter

veittransport. Blant annet benytter om lag halvparten av eksporten av fersk sjømat denne overgangen. Det gjør også en betydelig andel av den veibaserte importen.

Kapasitetsmessig er hovedutfordringen i dag å tilby nok plass til rushtidsreisene i et voksende bolig- og arbeidsmarked. Vi må sikre et effektivt og velfungerende transportsystem for de store reisestrømmene inn mot Oslo, men også tilstrekkelig effektivitet og kapasitet for grensekryssende gods- og persontransport. Kryssområder på E6 med avviklingsproblemer har behov for tiltak som gir bedre fremkommelighet, forutsigbarhet og trafiksikkerhet. Ved planlagte og ikke planlagte hendelser på E6, for eksempel stengte tunneløp, tilfredsstillende omkjøringsveiene i liten grad kravene i vegnormalene. Det er derfor behov for å redusere veinettets sårbarhet ved hendelser, herunder risikoen for alvorlige trafikkulykker.

På innfartsveiene til Fredrikstad og Halden er det behov for å redusere risikoen for trafikkulykker, spesielt alvorlige møteulykker. Veksten i persontransporten i byene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange. For å nå dette målet er det behov for å forbedre tilbudet for buss.



Figur 2 Lengdefordeling og mengde kjøretøyer på ulike trafikkregistreringspunkter. Kilde: Statens vegvesen

Første periode

Prosjekter som startes opp i første periode:

Rv 22 Glommakryssing. Rv 22 er en svært viktig regional transportåre nordøst for Oslo og betjener både lokal- og fjerntrafikk. Vegen er en del av vegnettet rundt Lillestrøm og er lokalveg over Glomma for østre og vestre deler av Fet sentrum. Økt trafikkmengde gir i perioder store forsinkelser i trafikkavviklingen, ikke minst for kollektivtrafikken. Prosjektet vil bidra til å løse disse utfordringene. Prosjektet er videreføring av firefelts vei fra Lillestrøm til Garderkrysset.

Andre periode

Prosjekter som startes opp i andre periode:

- Ferdigstillelse av rv 22 Glommakryssing.

Det legges i tillegg opp til utbedringer i korridoren som bidrar til å redusere veinettets sårbarhet for uønskede hendelser, og tiltak som øker fremkommeligheten og trafiksikkerheten på omkjøringsveier i og rundt byene.

Korridor 2 Oslo – Ørje/Magnor

Tabell 4 Forslag til prioriterte prosjekter i første seksårsperiode og fordeling av midler mellom korridorer i andre seksårsperiode for ramme A. Mill. 2021-kr.

| Type tiltak | Prosjekt - ramme A | Total | Stat 2022-2027 | Annen finansiering 2022-2027 | Stat 2028-2033 | Annen finansiering 2028-2033 |
|------------------|-------------------------|-------|----------------|------------------------------|----------------|------------------------------|
| Store prosjekter | E18 Retvedt - Vinterbro | 7 465 | 4 056 | 2 693 | 716 | |

Tabell 5 Forslag til prioriterte prosjekter i første seksårsperiode og fordeling av midler mellom korridorer i andre seksårsperiode for ramme B. Mill. 2021-kr.

| Type tiltak | Prosjekt - ramme B | Total | Stat 2022-2027 | Annen finansiering 2022-2028 | Stat 2028-2033 | Annen finansiering 2028-2033 |
|---|-------------------------|-------|----------------|------------------------------|----------------|------------------------------|
| Store prosjekter | E18 Retvedt - Vinterbro | 7 465 | 4 772 | 2 693 | | |
| Store prosjekter | E16 Nymoen - Eggemoen | 1 633 | 300 | | 1333 | |
| Utbedringsstrekninger, oppstart andre periode | | 410 | | | 410 | |

I korridor 2 mellom Oslo og Ørje var den daglige trafikken på 35 000 kjøretøyer ved Ski og 20 000 ved Østfoldbyene, mens i underkant av 500 lange kjøretøyer passerte riksgrensen (ÅDT i 2018). E18 fra riksgrensen ved Ørje til Bjørvika i Oslo og rv 2 ved Magnor, er viktige forbindelser mot utlandet for landbaserte transportere. Det er betydelig pendlertrafikk over grensen, spesielt fra Sverige mot Norge. Korridor 2 inkluderer de ni bolig- og arbeidsmarkedsregionene Indre Østfold, Drammen, Ringerike, Ullensaker, Kongsvinger, Årnes, Elverum, Trysil og Oslo. E18-strekningen en viktig forutsetning for arbeidspendlingen fra Indre Østfold til hovedstadsregionen. For øvrige regioner går pendlingen til Oslo langs andre korridorer, mens E16, rv 2, rv 25 og rv 35 er viktige for arbeidspendlingen regionene i mellom. Mye gods krysser grensen ved Ørje, mens grensene lengre nord er viktige blant annet for tømmereksport.

Hovedutfordringen er fremkommelighet og trafikksikkerhet. Ved planlagte og ikke planlagte hendelser på E18 tilfredsstiller omkjøringsveiene i liten grad kravene i vegnormalene. Det er derfor behov for å redusere veinettets sårbarhet ved hendelser, herunder risikoen for alvorlige trafikkulykker. Manglende vegnormalstandard på enkelte strekninger av E18 innebærer et behov for å redusere risikoen for trafikkulykker med personskade, spesielt alvorlige møteulykker. Nullvekstmålet for de største byene innebærer at økning i persontransporten skal tas av kollektivtransport, sykling og gange. For å nå dette målet er det behov for å forbedre tilbudet for buss.

Hønefoss til Riksgrensen (Magnor, Riksåsen og Støa) består av rv 35, rv 2, rv 25 og E16. Ruten inngår i transportkorridoren mot utlandet med tre grenseoverganger, og er viktig i sammenbindingen av riksveinettet på Østlandet. Sammen med E18 og E134, fungerer ruta delvis som en ytre ring rundt Oslo. Det er behov for å sikre god fremkommelighet, redusere antall ulykker og bidra til at ruta opprettholder sin funksjon både nasjonalt, regionalt og lokalt. Gående og syklende må sikres et godt tilbud i byer og tettsteder.

Første periode

Prosjekter som bygges ut i første periode:

- E18 Retvet – Vinterbro

Prosjekter som startes opp i første periode:

- E16 Nymoen – Eggemoen. Prosjektet er en videreføring av prosjektet Eggemoen – Olum som er under utbygging. Fremkommeligheten blir betydelig forbedret på strekningen.

Andre periode

- Ferdigstillelse av E16 Nymoen – Eggemoen.

Det legges opp til utbedringer i korridoren som bidrar til å redusere veinettets sårbarhet og som øker fremkommeligheten og trafikksikkerheten.

Korridor 3 Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger

Tabell 6 Forslag til prioriterte prosjekter i første seksårsperiode og fordeling av midler mellom korridorer i andre seksårsperiode for ramme A. Mill. 2021-kr.

| Type tiltak | Prosjekt - ramme A | Total | Stat 2022-2027 | Annen finansiering 2022-2027 | Stat 2028-2033 | Annen finansiering 2028-2033 |
|---|--------------------|-------|----------------|------------------------------|----------------|------------------------------|
| Store prosjekter | E39 Ålgård - Hove | 3 893 | 363 | 1 067 | 1 396 | 1 067 |
| Store prosjekter, oppstart andre periode | | 3 714 | | | 1 573 | 2 141 |
| Utbedringsstrekninger, oppstart andre periode | | 337 | | | 337 | |

Tabell 7 Forslag til prioriterte prosjekter i første seksårsperiode og fordeling av midler mellom korridorer i andre seksårsperiode for ramme B. Mill. 2021-kr.

| Type tiltak | Prosjekt - ramme B | Total | Stat 2022-2027 | Annen finansiering 2022-2028 | Stat 2028-2033 | Annen finansiering 2028-2033 |
|--|--|-------|----------------|------------------------------|----------------|------------------------------|
| Store prosjekter | Rv 282 Holmenbrua | 906 | 453 | 453 | | |
| Store prosjekter | E39 Ålgård - Hove | 3 893 | 363 | 1067 | 1396 | 1067 |
| Store prosjekter | E134 Dagslett E18 | 3 811 | 575 | 200 | 1412 | 1624 |
| Store prosjekter | E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen | 3 363 | 1 333 | 2 030 | | |
| Store prosjekter, oppstart andre periode | | 3 714 | | | 2 573 | 2 141 |
| Utbedringsstrekning | Rv 42 Gamle Eigerøyveien - Hovlandsveien | 337 | 337 | | | |

Korridor 3 består av 13 bolig- og arbeidsmarkedsregioner. E18 og E39 er hovedforbindelsen langs kysten av Sør-Norge. Den betjener de tettest befolkede bolig- og arbeidsmarkedsregionene i landet, inkludert fem av landets ni største byområder. En betydelig del av veinettet er Nye Veiers ansvar.

Det er lokaltrafikken rundt befolkningstette områder som krever kapasitet, og mest i Oslo/Bærum med ÅDT rundt 90 000, i Stavanger/Sandnes med ÅDT rundt 40 000 og i Kristiansand med ÅDT rundt 40 000. Bolig- og arbeidsmarkedsregionene ligger så tett at de lokale transportbehovene nesten smelter sammen til et sammenhengende høyt kapasitetsbehov som figuren under viser.

Deler av korridoren har kystnære byer og tettsteder, mens riksveien ligger lenger inne i landet. Dette gir utfordringer for effektive tilbringertjenester til byene og til havner, godsterminaler og lufthavner. Det går betydelige godsvolumer i korridoren og mest til og fra Grenlandsområdet. Fylkene Vestfold og Telemark og Agder stod for henholdsvis nest og fjerde største fastlandseksport i 2019. Selv om godstransporten i hovedsak benytter sjø, kan ikke denne tilfredsstille alle kunders transportbehov. I 2018 ble eksportverdier for rett under 40 mrd. kr fraktet på vei fra kystfylkene i Oslofjorden (Viken-Agder). Veisystemet er i ferd med å bli godt utbygd med høy standard.

Mellom byområdene legges det opp til firefelts vei på E18 mellom Oslo og Kristiansand og videre på E39 fra Kristiansand til Stavanger.

Første periode

Nytt tunnellopp for E134 Oslofjordtunnelen og E18 Lysaker – Ramstadsletta ligger som bindinger i korridoren.

Prosjekter som bygges ut i første periode (utover bindingene):

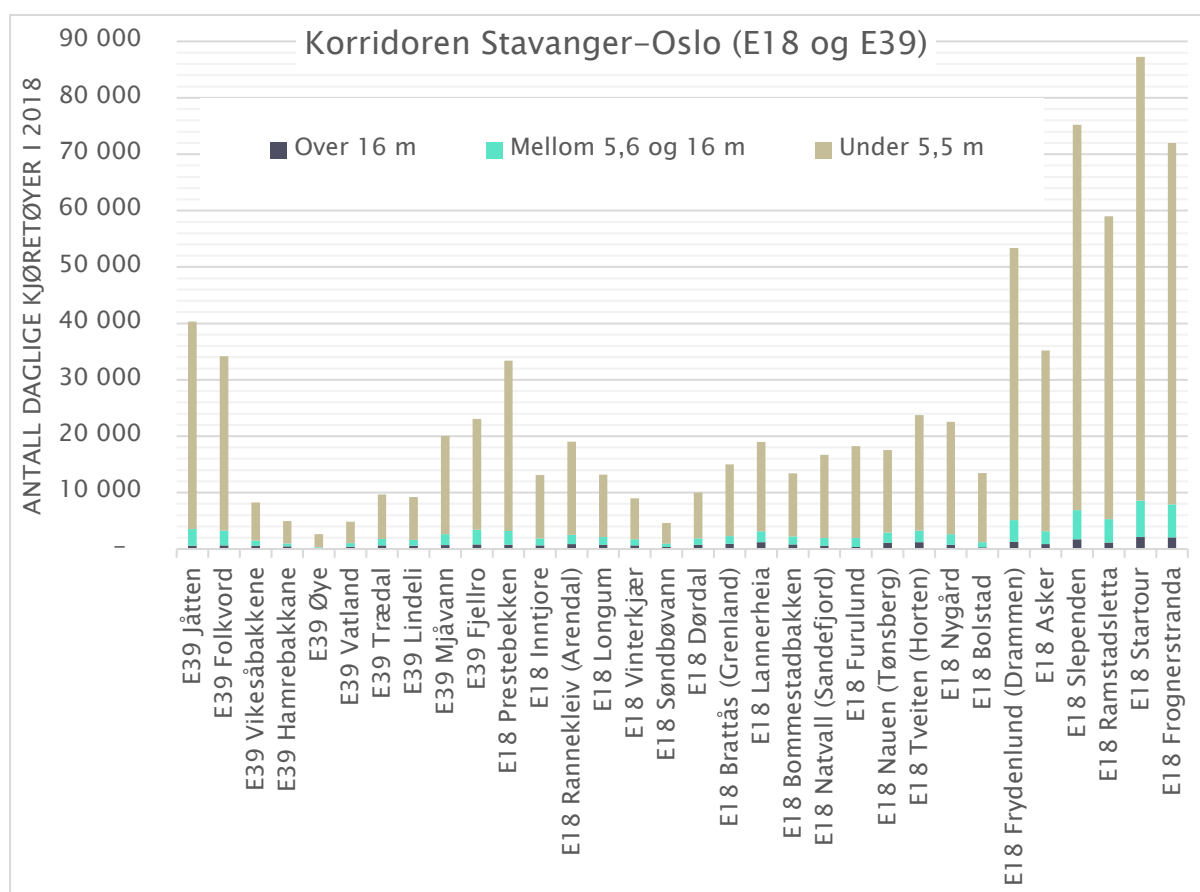
- Rv 282 Holmenbrua. Viktig omkjøringsvei for E18 og adkomst til Drammen havn.
- E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen. Prosjektet er viktig for byutvikling og fremtidig byvekstavtale i Kristiansand. Prosjektet vil gi et effektivt og sikkert knutepunkt.

Prosjekter som startes opp i første periode:

- E39 Ålgård – Hove
- E134 Dagslett – E18. Prosjektet vil, sammen med nytt tunneløp i Oslofjordforbindelsen, bidra til at østre del av E134 blir en mer effektiv regional forbindelse og omkjøringsvei sør for Oslo.
- Rv 42 Gamle Eigerøyveien – Hovlandsveien utbedres. Prosjektet vil bedre tilgangen til Eigarøy havn.

Andre periode

Det legges opp til videre utbygging av E39, E134 og E18.



Figur 3 Lengdefordeling og mengde kjøretøyer på ulike trafikkregistreringspunkter. Kilde: Statens vegvesen

Korridor 4 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim

Tabell 8 Forslag til prioriterte prosjekter i første seksårsperiode og fordeling av midler mellom korridorer i andre seksårsperiode for ramme A. Mill. 2021-kr.

| Type tiltak | Prosjekt - ramme A | Total | Stat 2022-2027 | Annen finansiering 2022-2027 | Stat 2028-2033 | Annen finansiering 2028-2033 |
|---|-------------------------------|--------|----------------|------------------------------|----------------|------------------------------|
| Store prosjekter | E39 Ådland - Sveгатjørn | 37 722 | 1 000 | 1 000 | 22 322 | 13 400 |
| Store prosjekter | E39 Lønset-Hjelset | 1 334 | 595 | 739 | | |
| Store prosjekter | E39 Ålesund - Molde kun start | 24 340 | | 500 | 900 | |
| Store prosjekter, oppstart andre periode | | 18 952 | | | 410 | 200 |
| Utbedringsstrekning | E39 Hjelset - Bjerkeset | 500 | 500 | | | |
| Utbedringsstrekning | E39 Stormyra - Høgkjølen | 1 000 | 200 | | 800 | |
| Utbedringsstrekning | Rv 9 Setesdal | 500 | 200 | | 300 | |
| Utbedringsstrekninger, oppstart andre periode | | 421 | | | 421 | |
| Skred | Rv 13 Byrkjenes | 244 | 244 | | | |
| Skred | Rv 13 Vinje - Myrdalstunnel | 336 | 336 | | | |

Tabell 9 Forslag til prioriterte prosjekter i første seksårsperiode og fordeling av midler mellom korridorer i andre seksårsperiode for ramme B. Mill. 2021-kr.

| Type tiltak | Prosjekt - ramme B | Total | Stat 2022-2027 | Annen finansiering 2022-2028 | Stat 2028-2033 | Annen finansiering 2028-2033 |
|---|---|--------|----------------|------------------------------|----------------|------------------------------|
| Store prosjekter | E39 Ådland - Sveгатjørn | 37 722 | 1 000 | 1 000 | 22 322 | 13 400 |
| Store prosjekter | E39 Fjøsanger – Arna – Vågsbotn – Klauvaneset | 18 952 | 214 | 200 | 12 422 | 6 116 |
| Store prosjekter | E39 Lønset-Hjelset | 1 334 | 595 | 739 | | |
| Store prosjekter | E39 Ålesund - Molde | 24 340 | 2 500 | 500 | 17 840 | 3 500 |
| Store prosjekter, oppstart andre periode | | | | | 1 000 | |
| Utbedringsstrekning | E39 Hjelset - Bjerkeset | 500 | 500 | | | |
| Utbedringsstrekning | E39 Bergsøya - Øygarden | 421 | 421 | | | |
| Utbedringsstrekning | E39 Stormyra - Høgkjølen | 1 000 | 1 000 | | | |
| Utbedringsstrekning | Rv 9 Setesdal | 500 | 500 | | | |
| Utbedringsstrekninger, oppstart andre periode | | 542 | | | 542 | |
| Skred | Rv 13 Byrkjenes | 244 | 244 | | | |
| Skred | Rv 13 Vinje- Myrdalstunnel | 336 | 336 | | | |
| Skred | Rv 13 Øvsteskreda og Aurskreda | 113 | 113 | | | |
| Skred | Rv 13 Kvassdalen | 278 | 278 | | | |
| Skred | Rv 13 Skarvabjørg | 391 | 391 | | | |
| Skred, oppstart andre periode | | 2 937 | | | 2 937 | |

Korridoren er en kystkorridor, og er viktig for utenrikshandelen, med betydelige import- og eksportvolumer. Veien går gjennom områdene i Norge med høyest fastlandseksport, i tillegg til betydelig verdiskaping fra offshorevirksomhet. Det er 24 bolig- og arbeidsmarkedsregioner i korridoren hvor Kristiansand og Stavanger/Sandnes i sør, Trondheim i nord og Bergen underveis er de største. Mange av regionene har lave innbyggertall.

Vestland, Hordaland og Trøndelag sto for halvparten av fastlandseksporten i 2019. En høy andel av både innsatsvarene som bedriftene trenger og eksportvarene som sendes ut fraktes på sjø. Noen oppdrag som for eksempel frakt av fersk sjømat har behov for veitransport. I 2018 ble det eksportert verdier for 35 mrd. kr på veinettet fra disse fylkene (trafikken ble fordelt på flere korridorer, bl.a. ble halvparten av den ferske sjømaten eksportert over Svinesund).

Hovedutfordringen på E39 er lange fremføringstider. Det er behov for vesentlig raskere, billigere og sikrere transport av varer, gods og personer nord/sør på Vestlandet og til de nasjonale

knutepunktene for videre transport ut i verden. En stor del av veien har behov for tiltak med hensyn til trafiksikkerhet. Mange ferjestrekninger gir lang reisetid og høye transportkostnader og utfordringer i forhold til samfunnsikkerhet og beredskap. Lang reisetid og dårlig kvalitet på deler av veinettet gjør at fly blir foretrukket selv på relativt korte strekninger. Det er flere strekninger med vesentlige skred- og flomutfordringer, hvor det er lange omkjøringsveier ved brudd i infrastrukturen.

På rv 9 og rv 13 er det behov for en sikker forbindelse med jevn og god fremkommelighet. Det er særlig behov for å redusere fremkommelighetsproblemene på grunn av skred og uvær vinteren og særlig lav veistandard på deler av korridoren. Det er også behov for å styrke det lokale næringslivets konkurransekraft og regionenes attraksjonsverdi som reiselivsdestinasjoner. I tillegg vil bedre kår for pendling kunne gi grunnlag for opprettholdelse av bosetting.

Første periode

E39 Rogfast, E39 Myrmel – Lunde og E39 Betna – Vinjeøra – Stormyra ligger som bindinger i korridoren.

Prosjekter som bygges ut i første periode (utover bindingene):

E39 Lønset – Hjelset slutføres i første periode. Dette er hovedveien mellom Molde og nytt felles akuttsykehus for Nordmøre og Romsdal på Hjelset. Målet er at veien åpnes før sykehuset åpner.

Prosjekter som startes opp i første periode:

- Rv 13 Lovraeidet – Rødsliane
- E39 Ådland – Sveгатjørn
- E39 Fjøsanger – Arna – Vågsbotn – Klauvaneset
- E39 Ålesund – Molde knytter sammen de største bolig- og arbeidsmarkedene i Møre og Romsdal og vil halvere reisetiden mellom Ålesund og Molde fra om lag to timer til én time. Den nye veien gir også fastlandsforbindelse til om lag 2 000 innbyggere i tidligere Midsund kommune, og legger grunnlag for fastlandsforbindelse til ytterligere om lag 2 000 innbyggere og gassknutepunkt Nyhamna på Gossen i Aukra kommune. I prosjektet inngår ferjefri kryssing av Romsdalsfjorden og utbedringer av veiene på land. Prosjektet gjennomføres i NTP-perioden.

Det legges opp til å gjennomføre betydelige utbedringer av E39 mellom Molde og Orkanger, både i Møre og Romsdal og i Trøndelag som vil bedre trafiksikkerheten.

I tillegg vil det bli utbedringer på rv 9 Setesdal, delstrekninger på E39 og ytterligere skredsikringstiltak på rv 13.

Andre periode

Det legges opp til å starte arbeid med en ferjefri og utbedret E39 mellom de store industriområdene på Søre Sunnmøre og Ålesund, og utbedringer og skredsikringstiltak for å øke fremkommeligheten og trafiksikkerheten og redusere veinettets sårbarhet ved hendelser.

E39 Stavanger – Bergen, inkl. Ringvei øst: prioritert strekning

Å binde sammen Stavanger og Bergen vil sørge for regionforstørring, bedre trafikksikkerhet, forutsigbar transporttid og grunnlag for flytrafikk blir sterkt redusert.

En ferdig utbygd E39 med 110 km/t vil redusere reisetiden fra opp mot 5 timer til ned mot 2 timer. En fjerdedel av fastlandseksporten kommer fra denne regionen. Store verdier er avhengige av rask og pålitelig veitransport. Dette inkluderer blant annet rett under 20 pst. av landets eksport av fersk sjømat. Alle prosjektene langs E39 har således svært høy nytte.

Vi prioriterer derfor å komme i gang med E39 Rogfast så snart Stortinget har behandlet proposisjonen med et revidert kostnadsanslag. Videre vil vi prioritere krysning av Bjørnafjorden igjennom prosjektet E39 Ådland – Svegatjørn, og fortsette planarbeidet på den gjenstående parsellen mellom E39 Bokn og Ådland . En tilleggseffekt av utbygging av denne ruten vil være at tilkomsten til E134 østover blir raskere og mer effektiv, både fra Stavanger og Bergen.

E39 går i dag rett igjennom Bergen by med et knutepunkt midt i sentrum på Danmarks plass. Statens vegvesen ønsker å forsterke arbeidet med å trekke E39 ut av sentrum og i en ringvei øst for Bergen. Planarbeidet for E39 Fjøsanger – Arna – Vågsbotn – Klauvaneset ses dermed under ett og det foreslås byggestart på deler av parsellen i første periode.

E39 Ørsta/Volda – Kristiansund: prioritert strekning

E39 på strekningen Ørsta/Volda/Hareidlandet – Ålesund – Molde – Kristiansund er et stort bolig- og arbeidsmarked med stor grad av samhandling og gjensidige ringvirkninger for industri og teknologiutvikling. Det er stor veibasert fastlandseksport fra regionen, blant annet med mer enn 20 pst. av landets eksport av fersk sjømat. Statens vegvesen ønsker gjennom utvikling av E39 å redusere reisetidene betraktelig og dermed få til nødvendig regionforstørring i området.

Statens vegvesen foreslår å prioritere utbyggingen av fast forbindelse mellom Vestnes og Molde, og deretter strekningen videre til Ålesund. Videre vil vi fortsette planarbeidet på E39 Hafast og E39 Halsafjorden, med det formål å starte utbygging når prosjektene er modne.

Korridor 5 Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

Tabell 10 Forslag til prioriterte prosjekter i første seksårsperiode og fordeling av midler mellom korridorer i andre seksårsperiode for ramme A. Mill. 2021-kr.

| Type tiltak | Prosjekt - ramme A | Total | Stat 2022-2027 | Annen finansiering 2022-2027 | Stat 2028-2033 | Annen finansiering 2028-2033 |
|---|------------------------------|--------|----------------|------------------------------|----------------|------------------------------|
| Store prosjekter | E134 Saggrenda - Elgsjø | 2 234 | 1 234 | 1 000 | | |
| Store prosjekter | E134 Røldal-Seljestad | 3 061 | 200 | 200 | 2 335 | 326 |
| Utbedringsstrekninger, oppstart andre periode | | 2 136 | | | 2 136 | |
| Skred | Rv 13 Lovraeidet - Rødsliane | 896 | 896 | | | |
| Skred | Rv 5 Erdal - Naustdal | 2 107 | 395 | | 1 712 | |
| Skred | E16 Trengereid - Stanghelle | 13 687 | 500 | 200 | 5 701 | 2 000 |

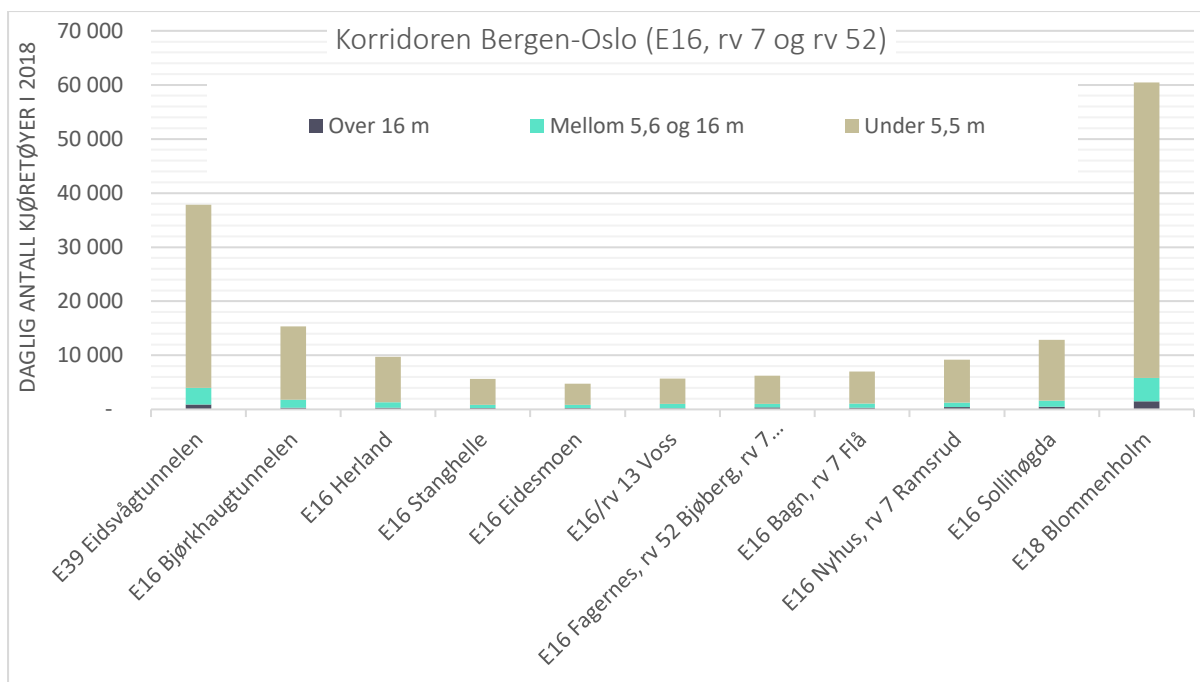
Tabell 11 Forslag til prioriterte prosjekter i første seksårsperiode og fordeling av midler mellom korridorer i andre seksårsperiode for ramme B. Mill. 2021-kr.

| Korridor | Type tiltak | Prosjekt - ramme B | Total | Stat 2022-2027 | Annen finansiering 2022-2028 | Stat 2028-2033 | Annen finansiering 2028-2033 |
|----------|---|----------------------------------|--------|----------------|------------------------------|----------------|------------------------------|
| 5 | Store prosjekter | E134 Saggrenda - Elgsjø | 2 234 | 1 234 | 1 000 | | |
| | Store prosjekter | E134 Røldal-Seljestad | 3 061 | 2 535 | 526 | | |
| | Store prosjekter | Rv36 Skjelsvik - Skyggestein | 5 294 | 200 | 500 | 2 594 | 2 000 |
| | Store prosjekter | E16 Skaret - Hønefoss | 12 326 | 3 600 | 2 260 | 4 206 | 2 260 |
| | Store prosjekter, oppstart andre periode | | 9 890 | | | 8 559 | 1 331 |
| | Utbedringsstrekning | Rv 41 Treungen - Vrådalen | 263 | 263 | | | |
| | Utbedringsstrekning | E134 Helganeskrysset - arm Husøy | 130 | 130 | | | |
| | Utbedringsstrekning | Rv 7 Ørgenvika - Svenkerud | 800 | 500 | | 300 | |
| | Utbedringsstrekning | Rv 52 Gol - Vestland gr | 453 | 453 | | | |
| | Utbedringsstrekning | E16 Kvamskleiva - Øye | 369 | 369 | | | |
| | Utbedringsstrekning | E16 Bjørge - Fagernes sør | 421 | 421 | | | |
| | Utbedringsstrekninger, oppstart andre periode | | 100 | | | 100 | |
| | Skred | Rv.5 Erdal - Naustdal | 2 107 | 508 | | 1 599 | |
| | Skred | Rv 13 Lovraeidet - Rødsliane | 896 | 200 | | 696 | |
| | Skred | E16 Trengereid -Stanghelle | 13 687 | 500 | 200 | 6 799 | 2 000 |
| | Skred, oppstart andre periode | | 984 | | | 984 | |

Korridor 5 inkluderer 30 bolig- og arbeidsmarkedsregioner og herunder enderegionene i Oslo, Skien/Porsgrunn, Kristiansand, Stavanger/Sandnes, Haugesund, Bergen og Kinn. Det er lokaltrafikken rundt befolkningstette områder som krever kapasitet, og mest i Bærum med ÅDT rundt 60 000 og i Bergen med ÅDT rundt 40 000. Mange av innlandsregionene imellom har liten befolkning og lavere trafikkbelastning. Veiene inn mot byene er preget av flaskehals, liten restkapasitet og lav standard. I vest gir lange omkjøringsveier et sårbart transportsystem. Denne delen av korridoren har også en vesentlig skredutfordring. Høyfjellsovergangene har utfordringer med vinterregularitet. Lav kvalitet på deler av veinettet gir lange fremføringstider for gods.

Korridor 5 mellom Oslo og Bergen utmerker seg med mange alternative ruter som foretrekkes under ulike værforhold. I 2018 fordelte de lange kjøretøyene seg med om lag 50 prosent på rv 52 over Hemsedal, og om lag 25 prosent hver på E16 over Filefjell og rv 7 over Hardangervidda.

E134 er en viktig nasjonal forbindelse mellom Vestlandet og Østlandet og mellom regionsentra langs strekningen. Rv 7 skal i henhold til KVVU-beslutning være hovedsamband for reiseliv og persontransport og rv 52 hovedsamband for næringstrafikk. Det er behov for bedre vinterregulariteten på rv 52 og gode levevilkår for villrein på Hardangervidda, herunder redusert avvisningseffekt for rein på grunn av veiens utforming og trafikk. På E16 er det behov for effektiv og sikker transport mellom landsdeler og adkomst fra regionen.



Figur 4 Lengdefordeling og mengde kjøretøyer på ulike trafikkregistreringspunkter. Kilde: Statens vegvesen

Første periode

E16 Bjørum – Skaret og skredsikringstiltak av E16 Hylland – Slæen (tunnelsikkerhetsforskriften) og E16 Kvamskleiva ligger som bindinger i korridoren.

Prosjekter som bygges ut i første periode (utover bindinger):

- E134 Saggrenda – Elgsjø
- E134 Røldal – Seljestad

Prosjekter som startes opp i første periode:

- Rv 36 Skjelsvik – Skyggestein
- E16 Skaret – Hønefoss
- Rv 5 Erdal - Naustdal
- E16 Trengereid – Stanghelle

I tillegg vil det bli utbedringer på E16 i Valdres, rv 41, rv 7 og rv 52.

Andre periode

Videre utbygginger og utbedringer i korridoren for å øke fremkommeligheten og trafikksikkerheten, og redusere veinettets sårbarhet for hendelser.

E134 Kongsberg – Haugesund: prioritert strekning

I Statens vegvesens øst-vest utredning fra 2015, ble nytten av E134 . Regjeringen landet på at dette skulle være den prioriterte ruten sør for Hardangervidda. Strekingen har prosentvis høy tungtrafikkandel og er en sentral transportåre mellom Østlandet og Haugalandet. En høy andel av både person- og næringstransportene i denne korridoren har få alternative transporttilbud. Med utbygging av E39 mellom Stavanger og Bergen vil ruten ha større nedslag for transport til og fra hele Sør-Vestlandet. Vinterregulariteten over Haukeli er den viktigste utfordringen i vest og veistandard mellom Kongsberg og Notodden den største utfordringen i øst. Statens vegvesen foreslår at strekingen E134 Saggrenda – Elgsjø prioriteres i øst og E134 Seljestad – Røldal – Vågsli i vest. Begge disse vil medføre høyere regularitet, bedre trafikksikkerhet og kortere reisetid. Videre vil vi fortsette planarbeidet mot Haugesund og mellom Elgsjø og Gvammen, og mellom Solheim og Bakka på Haugalandet.

E16 Skaret – Arna: prioritert strekning

På E16 mellom Oslo og Bergen er hovedmålet å få ned reisetid, samt bedre trafikksikkerhet og regularitet. E16 over Filefjell er den mest vintersikre fjellovergangen. En del av strekingen har vært utviklet og kan utvikles ytterligere som en kontinuerlig forbedring av dagens veinett. Dette er hovedkorridoren for næringstrafikk mellom øst og vest. Over fjellet fordeler trafikken seg på flere ruter. Langtransporten benytter rv 52 gjennom Hemsedal mest, og rv 7 over Hardangervidda og E16 gjennom Valdres om lag like mye. Mellom Oslo og Hønefoss og mellom Voss og Bergen går trafikken samlet igjen. Fra Oslo til Hønefoss er trafikkmengden høy. I samarbeid med Bane NOR vil Statens vegvesen igangsette byggingen av strekingen E16 Skaret – Vekrysset. På strekingen mellom Voss og Bergen er hovedutfordringen skredsikring, både på vei og bane. På denne strekingen er det krav om å sikkerhetsoppgradere tunnelene. Prosjektet E16 Arna – Stanghelle vil korte reisetiden, bedre trafikksikkerheten, bedre skredutsatte områder og løse utfordringene med tunneloppgradering. Strekingen på E16 mellom Trengereid og Stanghelle løses som et skredsikringsprosjekt.

Korridor 6 Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund

Tabell 12 Forslag til prioriterte prosjekter i første seksårsperiode og fordeling av midler mellom korridorer i andre seksårsperiode for ramme A. Mill. 2021-kr.

| Type tiltak | Prosjekt - ramme A | Total | Stat 2022-2027 | Annen finansiering 2022-2027 | Stat 2028-2033 | Annen finansiering 2028-2033 |
|--|--|-------|----------------|------------------------------|----------------|------------------------------|
| Store prosjekter | Rv 4 Gjøvik - Mjøsbrua | 5 518 | 200 | 200 | 3 627 | 1 491 |
| Store prosjekter | Rv 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud og Almenningsdelet – Lygnebakken | 2 032 | 686 | 1346 | | |
| Store prosjekter | E136 Stugufalten - Raudstøl | 527 | 527 | | | |
| Store prosjekter | E136 Breivika - Lerstad (Bypakke Ålesund) | 2 023 | 445 | 1578 | | |
| Store prosjekter, oppstart andre periode | | 1 422 | | | 1 422 | |
| Utbedringsstrekning | Rv 3 Østerdalen | 600 | 300 | | 300 | |

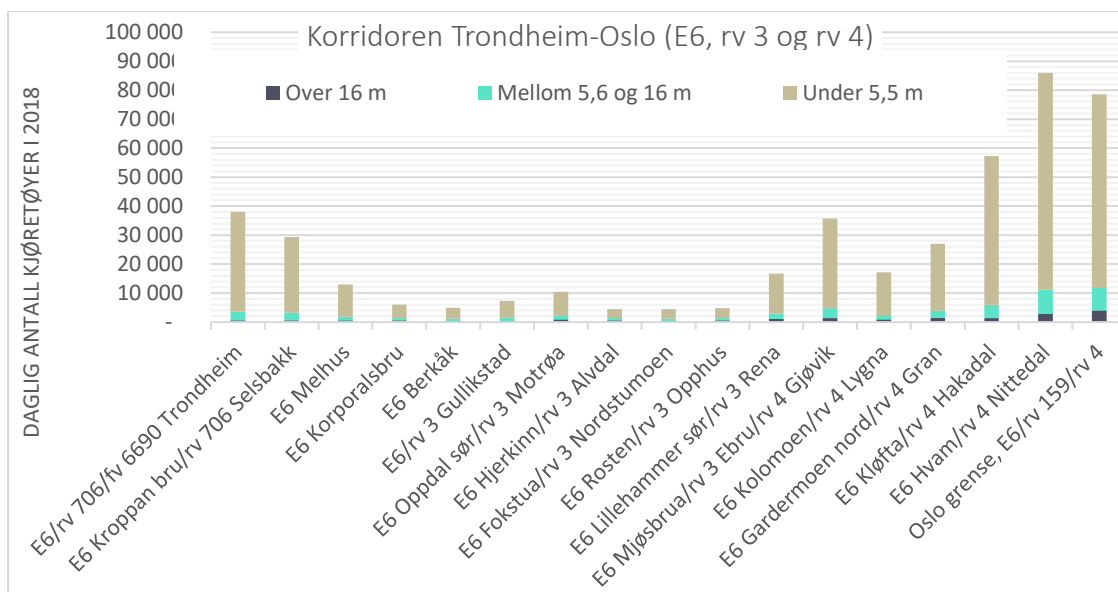
Tabell 13 Forslag til prioriterte prosjekter i første seksårsperiode og fordeling av midler mellom korridorer i andre seksårsperiode for ramme B. Mill. 2021-kr.

| Type tiltak | Prosjekt - ramme B | Total | Stat 2022-2027 | Annen finansiering 2022-2028 | Stat 2028-2033 | Annen finansiering 2028-2033 |
|---|--|-------|----------------|------------------------------|----------------|------------------------------|
| Store prosjekter | Rv 4 Gjøvik - Mjøsbrua | 5 518 | 500 | 500 | 3 327 | 1 191 |
| Store prosjekter | Rv 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud og Almenningsdelet – Lygnebakken | 2 032 | 686 | 1346 | | |
| Store prosjekter | E136 Stuguflaten - Raudstøl | 527 | 527 | | | |
| Store prosjekter | E136 Flatmark - Monge - Marstein | 1 422 | 1 422 | | | |
| Store prosjekter | E136 Breivika - Lerstad (Bypakke Ålesund) | 2 023 | 445 | 1578 | | |
| Store prosjekter, oppstart andre periode | | 2 055 | | | 1 332 | 723 |
| Utbedringsstrekning | Rv 3 Østerdalen | 1 300 | 800 | | 500 | |
| Utbedringsstrekninger, oppstart andre periode | | 1 078 | | | 1 078 | |

Det er lokaltrafikken rundt befolkningstette områder som krever mest kapasitet i korridoren, og mest i Oslo med ÅDT rundt 90 000 og i Trondheim og Mjøsbyene med ÅDT rundt 40 000. I tillegg til å være en hovedforbindelse nord-sør i landet og mot Sverige og Europa, er E6 en viktig del av forbindelsen mellom Nord-Vestlandet og det sentrale Østlandsområdet. E6 er svært viktig for godstransporten, med koblinger til store nasjonale terminaler. E136 er den viktigste veien for varetransport inn og ut av Møre og Romsdal, og er den øst-vestforbindelsen i Sør-Norge med størst trafikk. Rv 15 Otta – Måløy binder Nordfjord og Sunnmøre sammen med E6 og betjener viktig næringsliv innen marine og maritime næringer, næringsmiddel- og møbelindustri og turisme. Rv 70 er hovedveien mellom Nordmøre og Østlandet. Det er 20 bolig- og arbeidsmarkedsregioner i korridoren inkludert endepunktene Oslo, Trondheim, Kristiansund, Ålesund og Kinn.

Korridor 6 mellom Oslo og Trondheim utmerker seg med å ha to/tre alternative ruter hvorav den med lavest befolkningsgrunnlag (gjennom Østerdalen) foretrekkes av langtransporten til og fra Trøndelag/Nordland. I 2018 var fordelingen mellom Østerdalen og Gudbrandsdalen 60/40 inkludert trafikk til Mørkysten. Med innkorting av kjøretiden gjennom Gudbrandsdalen og på rv 4 kan dette over tid endre seg. For øyeblikket er Østerdalen 9 km kortere enn rv 4 og Gudbrandsdalen. Gamle Hedmark fylke stod for nær 40 prosent av Norges veibaserte eksportmengde i 2018. Dette illustrerer at korridoren betjener et næringsliv med få alternative transporttilbud og veinettet er helt sentralt.

Utfordringene i korridoren er lav kapasitet og fremkommelighet inn mot, og gjennom, de største byområdene. Det er også høyfjellsoverganger med utfordringer for fremkommelighet på vinterstid. Flere strekninger er utsatt for flom og skred, og det er lange omkjøringsruter. Omkjøringsveiene tilfredsstiller i liten grad kravene i veinormalen. Det er derfor viktig å redusere veinettets sårbarhet ved hendelser, herunder risikoen for alvorlige trafikulykker. Det er behov for tilrettelegging av kollektivtransport, syklende og gående i og rundt byer og tettsteder som grunnlag for endret reisemiddelfordeling. I Oslo- og Trondheimsområdet er utfordringen å håndtere målet om nullvekst for persontrafikken.



Figur 5 Lengdefordeling og mengde kjøretøyer på ulike trafikkregistreringspunkter. Kilde: Statens vegvesen

Første periode

Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger ligger som binding i korridoren.

Prosjekter som bygges ut i første periode (utover bindinger):

- Rv 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud og Almenningsdelet – Lygnebakken. Prosjektet er etappe 2 av utbyggingen på Hadeland.

E136 er hovedveien inn og ut av Møre og Romsdal, som er Norges nest største fastlandseksportfylke. For å sikre god fremkommelighet og bedre trafiksikkerheten prioriteres det i første periode å bygge krabbefelt på E136 Stuguflaten – Raudstøl og utbedre den smale og svingete veien E136 Flatmark–Marstein.

I Ålesund by er det tidvis store køproblemer. Kommunen har et langsiktig mål om nullvekst i personbiltrafikken. Det er lokal enighet om en bypakke for Ålesund for å løse disse utfordringene. Prosjektet E136 Breivika – Lerstad (Bypakke Ålesund) er det største enkelttiltaket i pakken og foreslås bygget ut i første periode. Det er gitt lokalpolitisk tilslutning til delvis bompengefinansiering av bypakken. Bypakke Ålesund har gjennomgått ekstern kvalitetssikring (KS2).

Prosjekter som startes opp i perioden:

- Rv 4 Gjøvik – Mjøsbrua

Det legges opp til betydelige utbedringer på rv 3 i Østerdalen.

Andre periode

Videre utbygging og utbedringer i korridoren for å øke fremkommeligheten og trafiksikkerheten, redusere veinettets sårbarhet for hendelser og styrke viktige bolig- og arbeidsmarkedsområder. Dette gjøres blant annet ved å legge til rette for at vogntog med 60 tonn totalvekt kan kjøre rv 70 inn og ut av Møre og Romsdal. Dette vil redusere næringslivets transportkostnader.

Rv 4 Oslo – Mjøsbrua: prioritert strekning

Utvikling av strekningen mellom Sinsenkrysset og Mjøsbrua vil innebære en redusert reisetid på over 40 minutter. Det vil føre til en forstørring av bolig- og arbeidsregionene i Hadelandsområdet, Gjøvikregionen, Mjøsregionen og Oslo/Nittedal. Strekningen har høy nytte. Vi foreslår å starte med prosjektet som allerede er klart til bygging; Roa – Gran Grense med tilknytning til Jaren-Amundrud/Almenningsdelet-Lygnebakken. Videre vil vi intensivere planarbeidet på rv 4 Gjøvik sør – Mjøsbrua med sikte på byggestart mot slutten av første periode. Samtidig vil vi jobbe ut en helhetlig plan for hele strekningen sammen med kommuner og næringsliv, slik at gjenstående parseller kan realiseres suksessivt. Dette er en rute med store bo- og arbeidsmarkedsregioner med dårligere transporttilbud enn tilsvarende regioner tett på Oslo. Det eksportrettede næringslivet i innlandet har i liten grad alternativt transporttilbud til vei. Gamle Hedmark fylke stod i 2018 for tett på 40 pst. av Norges samlede eksportmengde på vei.

Korridor 7 Trondheim – Bodø med armer til svenskegrensen

Tabell 14 Forslag til prioriterte prosjekter i første seksårsperiode og fordeling av midler mellom korridorer i andre seksårsperiode for ramme A. Mill. 2021-kr.

| Type tiltak | Prosjekt - ramme A | Total | Stat 2022-2027 | Annen finansiering 2022-2027 | Stat 2028-2033 | Annen finansiering 2028-2033 |
|---------------------|--------------------------|-------|----------------|------------------------------|----------------|------------------------------|
| Store prosjekter | E6 Sellli - Asp | 585 | 585 | | | |
| Utbedringsstrekning | Rv 80 Sandvika - Sagelva | 428 | 22 | | 406 | |
| Utbedringsstrekning | E6 Grong- Nordland | 1 754 | 286 | | 1 468 | |

Tabell 15 Forslag til prioriterte prosjekter i første seksårsperiode og fordeling av midler mellom korridorer i andre seksårsperiode for ramme B. Mill. 2021-kr.

| Type tiltak | Prosjekt - ramme B | Total | Stat 2022-2027 | Annen finansiering 2022-2028 | Stat 2028-2033 | Annen finansiering 2028-2033 |
|---|--------------------------------|-------|----------------|------------------------------|----------------|------------------------------|
| Store prosjekter | E6 Sellli - Asp | 585 | 585 | | | |
| Store prosjekter | Rv 80 Adkomst ny Bodø Lufthavn | 738 | 738 | | | |
| Store prosjekter, oppstart andre periode | | | | | 500 | |
| Utbedringsstrekning | Rv 80 Sandvika - Sagelva | 428 | 421 | | | |
| Utbedringsstrekning | E6 Grong- Nordland | 3 213 | 1 554 | | 1 659 | |
| Utbedringsstrekninger, oppstart andre periode | | 105 | | | 105 | |

Korridoren mellom Trondheim og Bodø er langstrakt og har flere forbindelser til Sverige. E6 er eneste riksvei mellom Nord- og Sør-Norge. Det er 10 bolig- og arbeidsmarkedsregioner i korridoren med endepunkter i Trondheim og Bodø. Transportsystemet er sårbart, med lite redundans og svært lange eller manglende omkjøringsveier. Dette øker utfordringene som følge av skred, flom, og værutsatte høyfjellstrekninger. Transportkostnadene for gods i korridoren er høye. Lav veistandard gir lange fremføringstider. Kapasiteten inn mot de største bolig- og arbeidsmarkedsområdene er en utfordring for effektiv kollektivtransport.

Store deler av korridoren kjennetegnes av lav trafikk, noe som påvirker samfunnsøkonomisk lønnsomhet av tiltak negativt.

Det er stort behov for å bedre vilkårene for bosetting og næringsliv i et område med lange avstander, gjennom redusert reisetid, bedre fremkommelighet for godstransport og bedre regularitet. Det går mye næringstransporter langs korridoren, mest på sjø. Helgeland er særlig

transporttungt. Store mengder fersk sjømat er avhengige av et godt ferje tilbud til fastlandet og et pålitelig veinett sørover.

Første periode

E6 Helgeland sør ligger som binding i korridoren.

Prosjekter som bygges ut i første periode (utover bindinger):

- Ny E6 Selli – Asp gir en trafiksikker vei med midtdeler og tilrettelegging for gående og syklende mellom Steinkjer og kryss med fv 17. Dette vil også redusere faren for klimapåvirkning av veien, som ligger i områder med kvikkleire.
- Rv 80 Adkomst ny Bodø lufthavn, se vedlegg 3 for prosjekttale.

Det prioriteres større utbedringer av strekninger på E6 nordover fra Grong i Trøndelag til Nordland. Denne strekningen har tidvis dårlig bæreevne, er smal og svingete. Det er svært lang omkjøringsvei ved hendelser. Videre prioriteres utbedringer på rv 80 Sandvika – Sagelva, som er hovedinnsatsvei til Bodø.

Andre periode

Videre utbedringer i korridoren for å øke fremkommeligheten og trafiksikkerheten, redusere veinettets sårbarhet for hendelser og styrke bolig- og arbeidsmarkedsområder.

E6 Værnes – Nordland grense: prioritert strekning

Strekning fra Værnes flyplass og nordover mot Nordland har svært varierende standard. Frem mot Steinkjer er trafikkmengden relativt høy, mens det nord for Steinkjer avtar. Statens vegvesen foreslår å bruke Helgelandmodellen til å utvikle veinettet fra Nordland grense og sørover, ved en rekke utbedringsstrekninger. Videre prioriteres oppstart på E6 Selli – Asp og planarbeid på strekningen E6 Åsen – Steinkjer. I tillegg til at Trøndelag selv eksporterer store verdier på vei, fraktes nær all fersk sjømat fra Nordland sør for Vestfjorden på vei i denne korridoren. Til sammen står Trøndelag og Nordland for 1/3-del av landets ferskfiskeeksport.

Korridor 8 Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland

Tabell 16 Forslag til prioriterte prosjekter i første seksårsperiode og fordeling av midler mellom korridorer i andre seksårsperiode for ramme A. Mill. 2021-kr.

| Type tiltak | Prosjekt - ramme A | Total | Stat 2022-2027 | Annen finansiering 2022-2027 | Stat 2028-2033 | Annen finansiering 2028-2033 |
|---------------------|------------------------------------|-------|----------------|------------------------------|----------------|------------------------------|
| Store prosjekter | E8 Sørbotn - Laukslett | 1 991 | 1 991 | | | |
| Store prosjekter | Rv 862/E8 Tverrforbindelsen Tromsø | 1 949 | 50 | 50 | 729 | 1120 |
| Utbedringsstrekning | Rv 94 Akkarfjord- Jansvatnet | 690 | 690 | | | |
| Utbedringsstrekning | Rv 94 Mollstrand - Grøtnes | 300 | 300 | | | |
| Skred | E10 Nappstraumen -Å | 1 170 | 1 170 | | | |

Tabell 17 Forslag til prioriterte prosjekter i første seksårsperiode og fordeling av midler mellom korridorer i andre seksårsperiode for ramme B. Mill. 2021-kr.

| Korridor | Type tiltak | Prosjekt - ramme B | Total | Stat 2022-2027 | Annen finansiering 2022-2028 | Stat 2028-2033 | Annen finansiering 2028-2033 |
|----------|---|--|--------|----------------|------------------------------|----------------|------------------------------|
| 8 | Store prosjekter | E8 Sørbotn - Laukslett | 1 991 | 1 991 | | | |
| | Store prosjekter | Rv 862/E8 Tverrforbindelsen Tromsø | 1 949 | 50 | 50 | 729 | 1120 |
| | Store prosjekter, oppstart andre periode | | 10 698 | | | 4 264 | 505 |
| | Utbedringsstrekning | Rv 94 Akkarfjord- Jansvatnet | 690 | 690 | | | |
| | Utbedringsstrekning | Rv 94 Mollstrand - Grøtnes | 300 | 300 | | | |
| | Utbedringsstrekninger, oppstart andre periode | | 2 258 | | | 2 258 | |
| | Skred | E10 Nappstraumen -Å | 1 170 | 1 170 | | | |
| | Skred, oppstart andre periode | | 2 172 | | | 2 172 | |
| | OPS prosjekt | E10/Rv 85 Tjeldsund-Gullesfjordbotn-Langvassbu | 9 378 | 1500 | 500 | 6 638 | 740 |

E6 mellom Bodø og Kirkenes har som eneste sammenhengende innenlands riksveiforbindelse en viktig funksjon for gods- og persontransport. I store deler av Nord-Troms og Finnmark er E6 den eneste nord-sør-forbindelsen og/eller øst-vest-forbindelsen på norsk side av landegrensen. Korridoren har hele åtte utenlandsforbindelser herunder Norges eneste direkteforbindelser til Finland og Russland. Det er 28 bolig- og arbeidsmarkedsregioner i korridoren inkludert endepunktene Bodø, Vestvågøy, Tromsø, Nordkapp, Vardø og Sør-Varanger.

Korridoren er preget av lange avstander og representerer 24 pst. av riksveinettet i Norge.

Vintersesongen er lang flere steder, og det er utfordringer med kolonnekjøring og stengte veier vinterstid. Mange strekninger mangler omkjøringsveier på det norske veinettet og stengninger medfører opptil 11 timer omkjøring via Sverige eller Finland.

Mye fersk sjømat fraktes over grenseovergangene og benytter veikorridorene i Sverige og Finland. Den største overgangen er Bjørnfjell. For disse ferske produktene er tiden kritisk, og samtidig er værutfordringene store. Tiltak for økt pålitelighet og forutsigbarhet er viktige. Det er behov for døgnåpen mulighet for fortolling som ved eksport i sør. Transportkostnadene for gods i korridoren er høye pga. avstander. Lav veistandard bidrar ytterligere til lange fremføringstider og kostnader.

Hele korridoren med unntak av byene, kjennetegnes av lav trafikk noe som påvirker samfunnsøkonomisk lønnsomhet negativt.

Det er stort behov for å bedre vilkårene for bosetting og næringsliv i et område med lange avstander gjennom redusert reisetid, bedre fremkommelighet for godstransport og bedre regularitet.

Første periode

E6 Megården – Mørsvikbotn ligger som binding (tunnelsikkerhetsforskriften) i korridoren.

Prosjekter som bygges ut i første periode (utover bindinger):

- E8 Sørbotn – Laukslett
- E10 Nappstraumen – Å

Det prioriteres utbedringer av strekninger på rv 94.

I tillegg prioriteres oppstart på det siste av de tre vedtatte OPS-prosjektene, E10/Rv 85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukta (Hålogalandsveien).

Andre periode

Det blir ytterligere utbedringer og skredsikringstiltak i korridoren, for å øke fremkommeligheten og trafikksikkerheten, og redusere veinettets sårbarhet for hendelser.

E6/E8 Fauske-Tromsø: prioritert strekning

Strekningen har lav standard og variabel forutsigbarhet når det gjelder reisetid. Det er ingen alternative omkjøringsruter, enn til Sverige eller Finland. Viktige næringer langs kysten er avhengig av gode tilknytninger til hovedferdselsårene for å få varene ut til et større marked. Det er hovedsakelig laks og skrei som fraktes fersk på norske veier. 43 pst. av lakseproduksjonen i Norge i 2017 ble produsert i Nord-Norge og andelen er økende. Størstedelen av lakseproduksjonen går ut som fersk fra slakteriene. Nærmere 100 pst. av skreiproduksjonen har sin opprinnelse i Nord-Norge.

Statens vegvesen vil igangsette E6 Megården – Mørsvikbotn, som utløser en rekke tunneler som har behov for sikkerhetoppgradering i henhold til tunnelsikkerhetsforskriften. Videre vil vi se strekningen E6 Mørsvikbotn – Bognes i et utviklingsperspektiv, der vi kan nytte utbedringsmidler og skredsikringsmidler for å forbedre veinettet. Dette bidrar til tettere å knytte sammen regionene Salten, Sør-Troms og Ofoten hvor om lag en fjerdedel av Nord-Norges befolkning bor.

På E10 i Hålogaland foreslår vi å sette i gang OPS-prosjektet E10 Hålogalandsveien (E10/rv 85 Tjelsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukta) og E10 Nappstraumen – Å i Lofoten. Disse prosjektene bidrar til å knytte regionene Lofoten, Vesterålen, Sør-Troms, og Ofoten tettere sammen hvor om lag en fjerdedel av Nord-Norges befolkning bor.

I tillegg vil vi prioritere byggingen av E8 Sørbotn – Laukslett som gir en betydelig tidsgevinst i Ramfjorden.

I Tromsø og som del av bypakke «Tenk Tromsø» vil vi prioritere rv 862/E8 Tverrforbindelsen Tromsø. Tromsø er landsdelens største bolig- og arbeidsmarked og landsdelens nest største by.

3.4. Prosjekter i byer som er aktuelle for byvekstavtaler

Riksveiprosjekter

De fire største byområdene har byvekstavtaler i dag: Oslo og Viken, Nord-Jæren, Bergensområdet og Trondheimsområdet. I NTP 2018-2029 er ytterligere fem byer omtalt som aktuelle for byvekstavtaler: Nedre Glomma, Buskerudbyen, Grenland, Kristiansandsregionen og Tromsø.

I tillegg til de statlige midlene som bevilges over «byveksttale-postene» inngår det enkelte store veiprosjekter over post 30 i byvekstavtalene, fordi de er inkludert i bypakker som er en del av byvekstavtalene. En del av disse riksveiprosjektene er en forutsetning for at regjeringen skal kunne gjennomføre inngåtte byvekstavtaler, og for å kunne inngå nye avtaler. Byvekstavtalene gjelder for ti år og viser til prosjekter som er omtalt i NTP. De bør derfor omtales i NTP, også dersom de finansieres i andre seksårsperiode.

Prosjektene inngår som en viktig del av det samlede transportsystemet som skal gi den ønskede utviklingen i byområdene. For enkelte av disse prosjektene vil den samfunnsøkonomiske nytten bare delvis være prissatt: de skal gi bedre fremkommelighet for næringstransport, kollektivtrafikk, gående og syklende, og legge til rette for byutvikling.

Nedenfor oppsummeres prosjektene som etter vår vurdering bør prioriteres i NTP 2022-2033 med statlig delfinansiering og/eller bompengefinansiering/lokale midler. Prosjektene som bør prioriteres med statlige midler i NTP 2022-2033 utgjør til sammen om lag 2,4 mrd. kr eller 9 pst. av de statlige midlene til ikke-bundne store prosjekter i første seksårsperiode.

Tabell 18 Prosjekter i byområdene som bør prioriteres med statlige midler eller som omtales i NTP

| Bør prioriteres med statlige midler i NTP 2022-2033 | Kommentar |
|---|---|
| E39 Smiene – Harestad (Nord-Jæren) | Del av prioritert prosjektlister Bymiljøpakken |
| E39 Hove – Ålgård (Nord-Jæren) | Del av prioritert prosjektlister Bymiljøpakken |
| E18 Gartnerløkka – Kolsdalen (Kristiansand) | Høyt prioritert prosjekt lokalt, i planlagt bypakke |
| Rv 862 Tverrforbindelsen (Tromsø) | Inngår i planlagt bypakke |
| Rv 282 Holmenbrua (Buskerudbyen) | Høyt prioritert prosjekt |
| Rv 36 Skjelsvik – Skyggestein (Grenland) | Høyt prioritert prosjekt lokalt i bypakke fase 2 |
| Bør omtales som finansiert med bypakkemidler (ikke forutsatt statlige midler) | |
| Rv 22 Hafslund – Dondern (Nedre Glomma) | Inngår i planlagt bypakke |
| E8 Ny arm (F2) til flyplassen (Tromsø) | Inngår i planlagt bypakke |
| Rv 509 Transportkorridor Vest Sola skole – Kontinentalveien (Nord-Jæren) | Del av prioritert prosjektlister Bymiljøpakken |
| Rv 509 Transportkorridor Vest Kontinentalveien – Sundekrossen (tungbildelen) (Nord-Jæren) | Del av prioritert prosjektlister Bymiljøpakken |

I bypakker med byvekstavtale bør det åpnes for å prioritere riksveiprojekter som ikke inngår i NTP 2022-2033, dersom det er lokal tilslutning til at disse prioriteres med bompenger eller lokale midler. Dette er spesielt aktuelt for Oslopakke 3, som mest sannsynlig reforhandles de nærmeste årene. Eksempler på aktuelle prosjekter som inngår i dagens Oslopakke 3-portefølje er E18 Filipstad, rv 4 Kjul – Rotnes.

Aktuelle nye 50/50-prosjekter

I gjeldende byvekstavtaler gir staten finansieringstilskudd til fem prosjekter som bidrar til et sammenhengende høykvalitets kollektivnett med stor kapasitet: Fornebubanen, ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum, Bybane til Fyllingsdalen, Bussveien på Nord-Jæren og Metrobuss i Trondheimsområdet.

Statens vegvesen anbefaler at Majorstuen stasjon og Bybane til Åsane vurderes som nye 50/50-prosjekter i Nasjonal transportplan 2022-2033. Etter vår vurdering vil de to prosjektene legge til rette for et sammenhengende høykvalitets kollektivnett med stor kapasitet, i tråd med retningslinjene for statlig delfinansiering av viktige kollektivprosjekter i de største byområdene.

Majorstuen T-banestasjon er i dag Norges tredje største kollektivknutepunkt. En ny T-banestasjon på Majorstua vil skape et trygt og effektivt knutepunkt som vil håndtere økningen i antall reisende i årene som kommer. Stasjonen vil legge til rette for innføring av Fornebubanen, som er planlagt ferdigstilt i 2027. Den inngår også i planene om ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum, og må bygges før den nye tunnelen.

Bybane til Åsane er neste byggetrinn i den videre utbyggingen av Bybanen, som er ryggraden i Bergens kollektivsystem og for byutviklingen for øvrig. Bybanen bygger opp under en streng arealpolitikk i Bergen, med stor grad av fortetting langs bybanelinjene. Bybanen er, slik sett, et viktig virkemiddel for å tilrettelegge for oppnåelse av nullvekstmålet. I områder der Bybanen er ferdigstilt har den bidratt vesentlig til økning i antallet kollektivreiser. Etter all sannsynlighet vil det også gjelde Bybanen til Åsane.

Majorstuen stasjon og Bybane til Åsane vil komme i tillegg til de fem 50/50-prosjektene i dagens byvekstavtaler. 50/50-prosjektene er fylkeskommunale prosjekter. Vi har derfor ikke prioritert disse innenfor vegvesenets rammer.

4. ENDRINGER I BUDSJETTMESSIGE FORHOLD

4.1. Justert fordeling av økonomiske rammer

Statens vegvesen har utarbeidet et justert forslag til fordeling av økonomiske rammer. Tallene er indeksregulert fra 2020-kr til 2021-kr. Følgende indekser er brukt:

| | |
|--------------------------------|----------|
| Post 01: | 2,5 pst. |
| Post 22, 28, 64, 65, 72 og 73: | 3,2 pst. |
| Post 29: | 2,9 pst. |
| Post 30 og 31: | 2,8 pst. |
| Post 61: | 1,0 pst. |

Tabellen nedenfor viser vårt justerte forslag til fordeling mellom budsjettposter. Vi har ikke justert rammene som følge av den foreslåtte endringer i poststrukturen på post 30 og 31, se omtale nedenfor. Bindingene er ikke justert i henhold til statsbudsjettet for 2021.

Det ville få store konsekvenser for Statens vegvesen dersom den laveste rammen (A) ble en realitet. Dette vil gi lite rom for strekningsvis utbygging, forutsatt at etaten skal innfri sitt ansvar for den løpende driften og forvaltningen av riksveiene og trafikant og kjøretøy.

Tabell 19 Justert forslag til fordeling mellom poster. Mill. 2021-kr

| Post | Ramme A | Ramme A | Ramme A | Ramme B | Ramme B | Ramme B |
|--|------------------------|------------------------|----------------|------------------------|------------------------|----------------|
| | Årlig snitt 2022-27 | Årlig snitt 2028-33 | Sum 2022-33 | Årlig snitt 2022-27 | Årlig snitt 2028-33 | Sum 2022-33 |
| 01 Driftsutgifter | 3 136 | 2 993 | 36 774 | 3 136 | 2 993 | 36 774 |
| <i>Herav teknologisatsing</i> | 654 | 671 | 7 952 | 654 | 671 | 7 952 |
| 04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften | -1 278 | -1 092 | -14 222 | -1 278 | -1 092 | -14 222 |
| 22 Drift og vedlikehold | 8 458 | 7 948 | 98 431 | 8 458 | 7 948 | 98 431 |
| 25 Transport | 1 152 | 1 141 | 13 760 | 1 152 | 1 141 | 13 760 |
| 28 Trafikant og kjøretøy | 2 053 | 2 032 | 24 509 | 2 053 | 2 032 | 24 509 |
| 29 OPS-prosjekter | 1 589 | 480 | 12 412 | 1 839 | 1 586 | 20 550 |
| <i>Herav bindinger</i> | 1 589 | 480 | 12 412 | 1 589 | 480 | 12 412 |
| 30 Riksveinvesteringer | 12 303 | 13 907 | 157 257 | 16 267 | 22 924 | 235 146 |
| <i>Herav bindinger</i> | 3 717 | 631 | 26 086 | 3 717 | 631 | 26 086 |
| <i>Store prosjekter</i> | 2 138 | 6 064 | 49 210 | 4 588 | 14 687 | 115 652 |
| <i>Byvekstavtaler</i> | 1 998 | 1 998 | 23 981 | 1 998 | 1 998 | 23 981 |
| <i>Utbedringsstrekninger</i> | 416 | 1 028 | 8 666 | 1 444 | 1 268 | 16 276 |
| <i>Programområdetiltak</i> | 1 662 | 1 794 | 20 734 | 1 673 | 2 274 | 23 682 |
| <i>Fornyng</i> | 1 628 | 1 628 | 19 532 | 1 892 | 1 035 | 17 562 |
| <i>Planlegging, grunnnerv og forberedende arbeider</i> | 615 | 695 | 7 863 | 826 | 961 | 10 722 |
| <i>Nasjonale turistveier</i> | 129 | 69 | 1 184 | 129 | 69 | 1 184 |
| 31 Skredsikring av riksveier | 961 | 1 235 | 13 181 | 962 | 2 564 | 21 155 |
| <i>Herav bindinger</i> | 371 | 0 | 2 229 | 371 | 0 | 2 229 |

| | | | | | | |
|--|---------------|---------------|----------------|---------------|---------------|----------------|
| 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene | 255 | 255 | 3 063 | 255 | 255 | 3 063 |
| 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport | 19 | 19 | 232 | 19 | 19 | 232 |
| 65 Tilskudd til fylkesveier | 103 | 103 | 1 238 | 103 | 103 | 1 238 |
| 72 Riksveiferjetjenester | 2 710 | 2 437 | 30 884 | 2 710 | 2 437 | 30 884 |
| 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene | 553 | 553 | 6 632 | 553 | 553 | 6 632 |
| SUM kap. 1320 | 32 014 | 32 011 | 384 153 | 36 229 | 43 463 | 478 153 |
| SUM kap. 1330 | | | 45 400 | | | 45 400 |
| Sum kap. 4320 | | | | | | |
| post 04 Billetinntekter fra riksveiferjedriften | 1 278 | 1 092 | 14 222 | 1 278 | 1 092 | 14 222 |

Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

I etatens svar på oppdrag 9 la vi til grunn 23,4 mrd. 2021-kr (22,7 mrd. 2020-kr) totalt for perioden 2022-2033 til post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn. Post 28 er justert til 24,5 mrd. kr i henhold til supplerende tildelingsbrev nr. 14 hvor effektiviseringskravet på posten ble justert ned. Det er gjort en vurdering av hvordan endringene i effektiviseringskravet vil påvirke NTP-perioden 2022-2033. Økte behov på post 28 foreslås finansiert med midler fra post 30 riksveiiinvesteringer – programområdetiltak.

Det økte behovet skyldes følgende:

- Nye beregninger for hvor mye gevinst i form av nedgang i bemanning som er tatt ut i perioden 01.01.2017 til 31.12.2019, som viser en økning på 100 mill. kr fra 70 mill. kr. Det vil si at det er tatt ut totalt 170 mill. kr i gevinster. Gevinstene tilbakeføres til post 28.
- Regjeringen har fattet beslutning om reform av Trafikant- og kjøretøyområdet, jf. supplerende tildelingsbrev nr. 14. Som følge av beslutningen er effektiviseringskravet nedjustert med 100 mill. kr. Det medfører at effektiviseringskravet er nedjustert fra 255 mill. kr til 155 mill. kr for perioden 01.01.2017 til 31.12.2024.

Med bakgrunn i dette er det ikke lenger noen vesentlig gevinst å hente ut i NTP-perioden. Det legges til grunn at Statens vegvesen vil fortsette arbeidet med å finne nye og smartere måter å jobbe på, som kan medføre en effektivisering/produktivitetsforbedring på i størrelsesorden 2 mill. kr årlig. Denne gevinsten forutsettes brukt til å styrke innsatsen for tilsyns- og kontrollaktiviteter.

OPS-prosjekter

Rammen til post 29 OPS-prosjekter foreslås økt i B-rammen som følge av endringer i prioriteringer av et OPS-prosjekt. Midlene foreslås finansiert ved å overføre midler fra fornyingsposten.

Investeringspostene

Rammen til post 30 riksveiiinvesteringer – store prosjekter foreslås økt som følge av endringer i prioriteringer av store prosjekter og helhetlige strekninger. Økningen er om lag 3,7 mrd. kr i ramme A og ramme B første seks år, og på om lag 9,7 mrd. kr i ramme B siste seks år. Justert nivå foreslås

finansiert ved å overføre midler fra utbedringsstrekninger under post 30 riksveiinvesteringer – utbedringsstrekninger.

Post 30 riksveiinvesteringer – planlegging, grunnverv og forberedende arbeider foreslås justert til en prosentvis sum av post 30 riksveiinvesteringer. Det foreslås en prosentvis sats på fem pst. for ramme A første og siste seks år, samt for ramme B første seks år. Dette gir en reduksjon på planleggingsposten som foreslås overført til post 30 riksveiinvesteringer – programområdetiltak. For ramme B siste seks år foreslås det en prosentvis sats på fire pst., fordi det blant annet antas at teknologiske endringer kan automatisere oppgaver som i dag utføres manuelt. Dette gir en økning på planleggingsposten som finansieres ved at det trekkes ut 1 mrd. fra for post 30 riksveiinvesteringer – store prosjekter ramme B siste seks år, samt reduksjon på post 30 riksveiinvesteringer – programområdetiltak.

Post 31 foreslås økt i ramme B siste seks år. Midlene foreslås overført fra post 30 riksveiinvesteringer – utbedringsstrekninger. Årsaken til endringene er økte behov til skredsikringstiltak, som blant annet skyldes at E16 Trengereid – Stanghelle foreslås med oppstart i første seks år i ramme B.

Post 72 Kjøp av rikveiferjetjenester

For post 72 er fordelingen mellom første og siste seksårsperiode justert, slik at beløpet er høyere i starten av perioden. Dette skyldes blant annet åpning av ferjeavløsningsprosjekter i perioden, som vil gi reduserte kostnader siste seks år. Justeringen foreslås finansiert med tilsvarende endring på post 30 riksveiinvesteringer – programområdetiltak. Totale rammer forblir uendret.

Fra budsjettåret 2022 foreslår Samferdselsdepartementet å innføre budsjettering etter bruttoprinsippet for riksveiferjedriften, jf. ytterligere omtale nedenfor. Vi har fordelt rammen for NTP-perioden tilsvarende.

4.2. Forslag til ny poststruktur

Statens vegvesen foreslår å opprette en ny post 25 Transportområdet, jf. omtale nedenfor. Vi foreslår å innføre budsjettering etter bruttoprinsippet for post 72 Kjøp av riksveiferjetjenester ved å opprette ny post 04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften på kap. 4320. Videre foreslår vi å endre poststrukturen av post 30 Riksveiinvesteringer og post 31 Skredsikring riksveier for å bygge opp under regjeringens grep om porteføljestyling.

Opprettelse av ny post 25 Transportområdet

Det foreslås at det opprettes en ny post 25 Transportområdet for kostnader til transportområdet som inngår i post 01 Driftsutgifter. Posten bør ses i sammenheng med post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn.

Posten 01 Driftsutgifter dekker i dag ordinære driftsutgifter som administrasjon, lønn og husleie mv. samt utgifter til utvikling og drift av IKT-systemer som brukes i gjennomføring av prosjekter.

Videre inngår forvaltningsoppgaver innenfor veiområdet, avgivelse eller bistand ved uttalelser til andres planer etter plan- og bygningsloven, søknader om dispensasjon fra byggegrense, avkjørsel og gravetillatelse (forvaltning etter vegloven) og utvikling av kvalitetssystem for planlegging og gjennomføring av utbyggingsprosjekter.

Transportområdet omfatter blant annet omfatter nasjonale oppgaver som arbeid med strategisk samferdselsplanlegging, regelverksutvikling, regulering og digitalisering av veitransport i Norge,

sektoroppgaver innen klima og miljø, trafiksikkerhet, drift av veitrafikksentraler, arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap, FoU og Norsk veimuseum.

Transportsektoren er under stor utvikling, ikke minst sett i lys av de muligheter ny teknologi og tilgang på data gir. Utgiftene til transportområdet bidrar til å nå regjeringens ambisjoner, slik de er beskrevet i Nasjonal transportplan 2018–2029, om å utnytte teknologi for å skape et bedre transportsystem for fremtiden. Utgiftene til transportområdet dekker Statens vegvesens arbeid med digitalisering og intelligente transportsystemer (ITS).

Statens vegvesen mener det er hensiktsmessig å opprette en ny post for oppgaver som omfatter transportområdet, og at disse oppgaven skilles fra ordinære administrasjonskostnader. Oppgaver på transportområdet er innenfor Statens vegvesen kjernevirksomhet, og innebærer produksjon av tjenester. Tjenester på transportområdet er en vesentlig del av Statens vegvesens tjenesteproduksjon, og vi mener det er riktig med hensyn til styring av organisasjonen at dette skilles ut som en egen post på lik linje med post 28 Trafikant og kjøretøy.

For å sikre budsjettmessig fleksibilitet foreslår vi at den nye transportposten og post 01 får gjensidig stikkordsfullmakt *kan nyttes under*.

Vi foreslår at tidspunkt for opprettelse av ny transportpost settes til oppstart av ny NTP-periode i 2022.

Det er lagt til grunn at ny post 25 Transportområdet skal dekke alle kostander på lik linje med post 28 Trafikant og kjøretøy og vil omfatte lønn, konsulent, husleie, utvikling av systemer på transportområdet m.m. Det er beregnet at transportområdet utgjør om lag 1 160 mill. kr ved inngangen til NTP-perioden 2022-2033. Om nasjonale oppgaver og økte midler til digitalisering tas med vil transportområdet utgjøre om lag 1 230 mill. kr ved inngangen til NTP-perioden. Det er usikkerhet knyttet til anslaget og Statens vegvesen vil komme nærmere tilbake til konkrete beregninger i forbindelse med grunnlagsmaterialet for 2022.

Økt behov på transportområdet som følge av nasjonale oppgaver

Avviklingen av sams vegadministrasjon har vist at det må avklares nærmere hvilke roller, ansvar og oppgaver Statens vegvesen skal ha som fagetat for departementet i arbeidet med å følge opp det nasjonale ansvaret vei, kollektivtransport og ferjer, og hvilke budsjettmessige konsekvenser dette gir.

Det pågår fremdeles en dialog med Samferdselsdepartementet om roller og ansvar for Statens vegvesen. Foreløpige anslag på merbehov for Statens vegvesen utover det som inngår i budsjetttrammen for 2021 ser ut til å være i størrelsesorden 22 (18-26) årsverk, tilsvarende 20-30 mill. kr. Dette er ikke lagt inn i forslaget til fordeling av rammer i dette oppdraget.

Et eventuelt merbehov er knyttet til det som anses å være en utvidelse og økt omfang i forhold til ansvarsområdet som ble forutsatt for Statens vegvesen ved overføringen av sams, og er knyttet til følgende områder:

- Bompenger
 - Rapportering til budsjettproposisjoner på fylkesveinettet
 - Svare på spørsmål knyttet til fylkesveiprosjekter og bypakker (innhente informasjon fra fylksskommunene krever hjemmel)
 - Enkelt saker
 - *Samlet anslått økt ressursbehov på 5-6 stillinger*

- Kollektivområdet
 - I instruksen står det at SVV har et nasjonalt koordineringsansvar og faglig ansvar for kollektivtransport, samt ha oversikt over det totale bildet. Et grovt anslag vil være at det trengs ca. 4-6 årsverk for å utøve sektoransvaret knyttet til kollektivtransport, utover det som er i dag.
 - Dersom SVV skal utvide ansvaret til å være et «kollektivdirektorat», vil det utløse et behov for ytterligere økt bemanning. Detaljert anslag på omfang er vanskelig å gi.
 - *Et fremtidig økt behov vil være i størrelsesorden 4-10 årsverk, dersom vi både skal ivareta sektoransvaret, og være et kollektivdirektorat.*
- Rapporteringer av sentrale data på fylkesveinettet til budsjettproposisjonen
 - Kravstilling av leveranser hjemlet i vegdataforskriften legger grunnlaget for oppdaterte data, men bemanningsmessig er ikke SVV rigget til å gjennomføre en slik oppfølging med landets 10 fylkeskommuner etter regionreformen. Det vil være behov for ett nasjonalt team som arbeider med informasjon, veiledning og kontroll overfor fylkeskommuner.
 - *Samlet utgjør dette 5 årsverk.*
- Fylkesveiferjer
 - Levere gode analyser og data for det nasjonale ferjemarkedet
 - Samle inn data og besvare spørsmål fra Samferdselsdepartementet. Vi kan også bistå SD i å svare ut ESA sine spørsmål (som vi har gjort t.o.m. 2019).
 - Bidra til teknologiutvikling utover det som er nødvendig innenfor forretningsmessig drift av riksveiferjesamband
 - Nasjonal koordinering av billetteringsløsningene i ferjedriften
 - *Behov for 1-2 årsverk*
- Post 65 Tilskudd til fylkesveier
 - I Prop. 1 S (2020-2021) er det lagt til grunn en avsetning på om lag 3 mrd. kr på post 01 Driftsutgifter til forvaltning av tilskuddsordningen. Dersom post 65 Tilskudd til fylkesveier øker med 400 mill. kr. slik som forespeilet etter flertall i komiteen vil det være behov for økte ressurser på i størrelsesorden 3 mill. kr.

Mulige endringer som følge av Prop. 1 S (2020-2021) for post 01 i innspill til NTP 2022-2033

I Prop. 1 S (2020-2021) er det lagt til grunn en økning for post 01 Driftsutgifter på om lag 50 mill. kr til digitaliseringstiltak på transportområdet, samt til forvaltning og drift av eksisterende systemer. Denne økningen var ikke kjent ved utarbeidelsen av innspillet til NTP per februar 2020.

Videre er det en dialog med Samferdselsdepartementet om at Statens vegvesen skal få et utvidet nasjonalt ansvar på transportområdet. Det er beregnet et økt behov for midler til å ivareta dette på i størrelsesorden 20-30 mill. kr.

Totalt vil dette bety at avsetningen økes med om lag 70 mill. kr per år sammenlignet med innspillet til post 01 Driftsutgifter per februar 2020. Økningen er ikke lagt inn i dette forslaget.

Opprettelse av ny post 04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften

I svar på oppdrag 9 til Samferdselsdepartementet foreslo Statens vegvesen at rammen for post 72 Kjøp av riksveiferjetjenester ble satt til 16 146 mill. 2020-kr for perioden 2022-2033. Ved beregning av behovet ble nettoprinsippet lagt til grunn, dvs. at forventede inntekter fra billettsalg i kontrakter

der ferjeoperatør bærer inntektsrisikoen har kommet til fratrekk. Denne fremgangsmåten samsvarer med hvordan behovet for posten har blitt beregnet i budsjett- og NTP-sammenheng tidligere.

Plassering av inntektsrisiko er premissgivende for hvordan rammen skal fordeles mellom postene. Valg av risikoplassering tilpasses forutsetningene i hver enkelt anskaffelse og avgjøres ikke før utlysningstidspunktene nærmer seg. For de fleste sambandene er det derfor ikke avgjort hvor denne risikoen skal plasseres mot slutten av planperioden, noe som gir en betydelig usikkerhet ved rammen for den enkelte post. Samlet ramme for post 04 og 72 forblir likevel upåvirket av hvor risikoen plasseres, og det er derfor viktig at inntekter på post 04 og utgifter på post 72 sees i sammenheng. Dette er også viktig siden det er korrelasjon mellom kostnader og inntekter, der f. eks. økt rutetilbud som øker kostnadsnivået for post 72 også kan forventes å øke inntektene på post 04. Post 04 er en ny post på inntektskapittelet 4320.

Endringer i poststrukturen for post 30 Riksveiinvesteringer og 31 Skredsikring

Statens vegvesen foreslår å endre poststrukturen for post 30 og 31. Det skyldes at vi ønsker å bygge opp under regjeringens grep om økt operativt handlingsrom gjennom porteføljestyling, og ha større frihet til å arbeide helhetlig med en strekningsvis portefølje som bygges ut trinnvis.

Departementet har signalisert at NTP 2022-2033 skal ha en overordnet tilnærming til prioritering av prosjekter og tiltak som kan løse de viktigste utfordringene og transportbehovene fremover.

Vi foreslår at post 30 omfatter store prosjekter, byvekstvtaler, utbedringsstrekninger, programområder, fornyelse, planlegging/grunnerverv, Nasjonale turistveier og skredsikring. Vi foreslår at post 30.1 endres til å omfatte porteføljen, det vil si store prosjekter, utbedringsstrekninger og skredsikringsprosjekter samt planleggingsmidler knyttet til disse. Underpostene for programområdetiltak og fornying slås sammen til ny underpost «Mindre tiltak», som også inkluderer mindre skredsikring og planleggingsmidler knyttet til tiltakene. Vi foreslår å avvikle post 31 Skredsikring og overføre midlene til post 30 fordelt mellom porteføljen og mindre tiltak. Underpostene Nasjonale turistveier og Byvekstvtaler opprettholdes. Nedenfor følger forslag til fordeling.

- 30.1: Porteføljen (store investeringstiltak, skredsikring og planlegging)
- 30.2: Mindre tiltak (programområder, fornying, mindre skredsikring og planlegging)
- 30.3: Byvekstvtaler
- 30.4: Nasjonale turistveier

Tiltak knyttet til større vedlikeholdstiltak foreslås finansiert som i dag, over post 22 Drift og vedlikehold.

5. VERKTØY OG FORUTSETNINGER

Statens vegvesen presenterer en portefølje som i ramme A har en netto nytte på i overkant av 400 mill. kr. Store prosjekter har i ramme A en netto nytte på 8,5 mrd. kr. Utbedringsstrekningene og skredprosjektene har en negativ netto nytte i ramme A på om lag 6 mrd. kr og 2 mrd. kr.

For ramme B presenterer Statens vegvesen er prosjektportefølje med en negativ netto nytte på i overkant av 19 mrd. kr. Store prosjekter har en negativ netto nytte på om lag 2 mrd. kr. Utbedringsstrekningene og skred har en negativ netto nytte på 8 mrd. kr og i overkant av 9 mrd. kr.

For store prosjekter i ramme B har om lag 50 pst. av prosjektene positiv netto nytte. Prosjektene med størst positiv netto nytte er E134 Dagslett E18, E39 Ådland – Svegatjørn, rv 36 Skjelsvik - Skyggesteinen og E39 Ålgård – Hove. De prosjektene med størst negativ nytte er E39 Fjøsanger – Arna – Vågsbotn – Klauvaneset med 5,5 mrd. kr. Prosjektene E39 Ålesund – Molde og E18 Retvet – Vinterbro har en negativ netto nytte på om lag 4 mrd. kr

Statens vegvesen vurderer det slik at ved mer sammenhengende og samlet utbygging så vil anleggskostnadene reduseres og trolig vil vi få en større trafikkvekst enn om vi bygger ut enkeltvise prosjekter.

Statens vegvesen har iverksatt verdianalyser, hvor vi har gjennomført tre og har startet opp ytterligere to. Flere vil bli startet opp i løpet av 2020. Verdianalysene gir verdifulle bidrag inn i arbeidet med reduksjon av kostnadene og nye veilinjier som sparer reisetid, og som igjen gir en høyere trafikant- og netto nytte.

Vi har gjennomført nye transportmodellberegninger og samfunnsøkonomiske analyser. Virkningsberegningene er gjennomført med siste versjon av transportmodell og virkningsberegningssystemet. Forutsetningene for er beskrevet i transportvirksomhetenes svar på oppdrag 4 og i virksomhetenes felles retningslinjer for samfunnsøkonomiske analyser, datert 11. september 2018. Retningslinjene finnes her.

For prosjekter i første seksårsperiode viser vi virkninger, netto nytte og netto nytte pr. kostnad (NNK) etter optimalisering. Det pågår arbeid med å optimalisere mange av prosjektene, noe som vil redusere kostnadene og øke nytten ytterligere, se prosjektomtalene i vedlegg 1.

For prosjekter som er så store at det påvirker transporttettersspørsmål og transportmiddelfordeling samt destinasjonsvalg, er det benyttet transportmodeller og EFFEKT som er etatens verktøy for samfunnsøkonomiske analyser. For mindre prosjekter hvor det ikke er endring i transporttettersspørsmål/ transportmiddelfordeling og destinasjonsvalg, er kun EFFEKT benyttet.

Prosjekter som er bundet, det vil si som har fått midler i statsbudsjettet til og med 2020 og som binder midler etter 1.1.2022, er ikke virkningsberegnet i denne omgang. Det leveres 15.11.20.

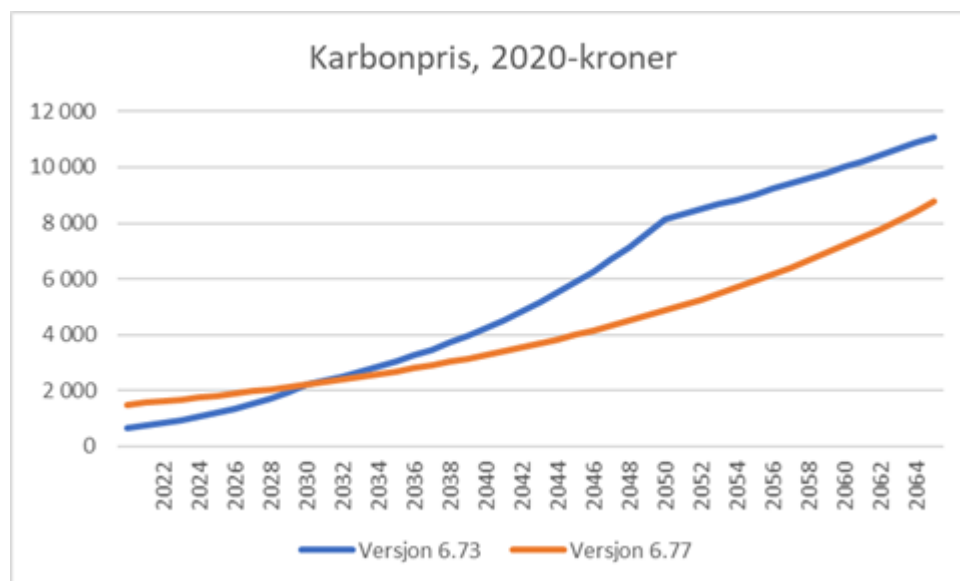
5.1. Hva er nytt i transportmodellene og de samfunnsøkonomiske verktøyene?

Siden beregningene som ble levert til oppdrag 1 og 9 har det skjedd noe utvikling på metodesiden. Inndata i form av befolkningssammensetning og forventet vekst i BNP per innbygger er uendret siden beregningene i 2019. Det samme gjelder utvikling i kjøretøyparken, med forventede andeler av kjøretøytyper med ulike energibærere. Denne utviklingen følger forutsetningene gitt i nasjonalbudsjettet for 2019. Vekst i privat konsum pr innbygger baserer seg på perspektivmeldingen fra 2017.

Prising av endrede CO₂-utslipp som følge av tiltak

I beregningene som ble utført i 2019 var det forutsatt en CO₂-prisbane som var i tråd med dagens avgiftsnivå, men hadde en sterk økning utover i analyseperioden. Dette avstedkom en større diskusjon om konsistens og faglig riktighet. Etter en nøye gjennomgang med hjelp av eksterne ekspertise og avstemming mellom transportetatene, er det nå forutsatt en skyggepris på 1 500 kr pr. CO₂-ekvivalent i 2020 som øker reelt utover i tid med en vekstrate lik kalkulasjonsrenten. (4 pst. de første 40 årene).

Eksempelvis var det tidligere beregnet med en karbonpris på 661 kr i 2020, som økte til 8 149 kr i 2050. Den nye banen har 1 500 kr i 2020, men øker bare til 4 865 kr i 2050. I 2030 er de to banene tilnærmet like med en pris på omtrent 2 200 kr.



Figur 6 Karbonprisutvikling i gammel og ny EFFEKT-versjon, kr per tonn CO₂-ekvivalenter

Endret verdsetting av tidsbesparelser

I beregningene til oppdrag 1 og 9 ble anbefalte tidsverdier fra den siste nasjonale verdsettingsstudien benyttet. Ett av grepene var å trekke ut brukereffekten, som gjør at tidsverdien for de ulike reisemidlene i noen grad varierer etter inntektsnivået til gruppene som benytter dem. Det ga noen steder ulogiske resultater. Brukereffekten er senere tatt inn igjen i tidsverdiene. Dette betyr at noen tidsverdier nå er noe høyere enn i beregningene til oppdrag 1 og 9.

For reiser i regional persontransportmodell under 70 km er det innført tidsverdi som kontinuerlig funksjon av reisedistanse. Det betyr at tidsverdien varierer med lengden på reisen.

I trafikanntytteberegningene fra regional transportmodell er det gjort noen forbedringer på beregning av rutevalg. Det er også gjort feilrettinger som gjelder beregning av avstandsavhengige kostnader. Drivstofforbruk beregnes nå rute for rute, i motsetning til en gjennomsnittlig kilometerkostnad slik det var tidligere.

Øvrige endringer i nyttekostnadsanalyseverktøy

I EFFEKT er det lagt inn oppdaterte kostnader for materiellskadeulykker, og forenklet håndtering av overføring av bompenger fra bompengeselskap er til det offentlige.

5.2. Bompenger

Nytte-kostnadsanalysen tar høyde for bompengeneinnkreving. Våre beregninger er i hovedsak gjennomført med forutsetning om bom på hovedvei, ikke på sidevei. For enkelte prosjekter er det også lagt inn bom på sidevei. Det er i de tilfeller hvor det påvirker finansieringen av prosjektet i stor grad og avvisningen på hovedveien blir for stor.

I retningslinjer for virksomhetenes transport- og samfunnsøkonomiske analyser fremgår det at for prosjekter uten stortingsvedtak eller lokalpolitisk vedtak om bompenger, skal det gjøres følgende vurderinger:

- Strekninger med ÅDT under 2 000 kjøretøyer skal ikke beregnes med bompenger.
- For strekninger med ÅDT mellom 2 000 og 4 000 kjøretøyer skal det etter nærmere
- Vurderinger beregnes bompenger.
- For strekninger med ÅDT større enn 4 000 kjøretøyer skal det beregnes bompenger.

For beregning av takstnivå benyttes i stor grad strekningstakster på 2 kr pr. km for lette kjøretøyer og 4 kr pr. km for tunge kjøretøyer, dvs. en gjennomsnittstakst på 3 kr pr. km. Snitttaksten på 3 kr pr. km er basert på erfaringstall fra flere prosjekter gjennomført i Statens vegvesen.

På større prosjekter hvor det foreligger en beregnet bompengetakst, er denne benyttet. Det gjøres i noen grad kontrollberegninger med strekningstakst kodet inn i transportmodellen, for deretter å vurdere om bompengepotensialet som er beregnet er fornuftig. For enkelte prosjekter er det benyttet bomtakst fra gjennomført finansieringsanalyse. Disse takstene er satt ut fra finansieringshensyn, og ikke ut fra samfunnsøkonomiske hensyn. Dette gir i noen tilfeller lavere trafikantnytte og netto nytte enn takst satt ut ifra samfunnsøkonomiske prinsipper

For fastsetting av bompengetakst på bru-/tunnelprosjekter som erstatter ferjesamband benyttes i utgangspunktet dagens ferjetakst pluss 40 pst. Dersom tunnel/bru medfører at det blir en vesentlig lengre strekning å kjøre, vil en snitttakst på 3 kr/km benyttes som et tillegg.

I tråd med rutiner for håndtering av usikkerhet i bompengeproposisjoner skal gjennomsnittstakst legges til grunn i finansieringsanalysene for bompengeprosjekter, jf. Prop. 1 S (2016-2017).

Bruken av gjennomsnittstakst i bompengeprosjekter reduserer usikkerhet knyttet til effekten av rabatter, fritak og fordeling mellom tunge og lette kjøretøyer, herunder effekter av økt andel nullutslippskjøretøyer. Det betyr at man ved økt andel nullutslippskjøretøyer i prosjektet kan oppjustere grunntakstene, slik at man oppnår samme gjennomsnittstakst som er fastsatt i proposisjonen.

5.3. Hva omfatter beregningene?

Statens vegvesen har en velfungerende metode for samfunnsøkonomiske analyser av investeringstiltak, som omfatter både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser.

| Aktør | Konsekvenser | Konsekvenstype |
|---------------------------------------|--|----------------|
| Trafikant/transportbrukernytte | - Tids- og kjørekostnader | Prissatt |
| | - Andre utgifter (bompenger/billetter) | Prissatt |
| | - Helsevirkninger og utrygghet gang- og sykkel | Prissatt |
| Operatører | -Inntekter | Prissatt |
| | -Utgifter | Prissatt |
| | -Overføringer | Prissatt |
| Budsjettvirkninger | -Investeringskostnader | Prissatt |
| | -Drifts- og vedlikeholdskostnader | Prissatt |
| | -Skatteinntekter | Prissatt |
| | -Overføringer | Prissatt |
| Samfunnet for øvrig | -Ulykkeskostnader (Person- og materialskade) | Prissatt |
| | -Restverdi (nytte ved analyseperiodens slutt) | Prissatt |

| | |
|---|---------------|
| -Miljøkostnader (støy - og luftforurensningskostnader, CO ₂ og NO _x) | Prissatt |
| -Skattekostnad (effektivitetstap ved skatteinnkreving) | Prissatt |
| -Landskapsbilde | Ikke-prissatt |
| -Friluftsliv/ by- og bygdeliv | Ikke-prissatt |
| -Naturmangfold | Ikke-prissatt |
| -Kulturarv | Ikke-prissatt |
| -Naturressurser | Ikke-prissatt |

Figur 7 Faktorer som inngår i den samfunnsøkonomiske analysen

Beregninger som er gjennomført av Statens vegvesen er i hovedsak sammenlignbare med beregninger gjennomført av de andre transportvirksomhetene. Det er brukt en analyseperiode på 40 år. Teknisk/økonomisk levetid er satt til 75 år for de store veiprojektene. Det beregnes en restverdi på 35 år. Det er brukt 40 års levetid for noen utbedringsstrekninger. Åpningsåret i beregningene er satt til 2026 for de prosjektene som er planlagt åpnet i første seksårsperiode i NTP 2022-2033, og 2034 for dem som påbegynnes, men ikke åpner i perioden.

I beregningene blir det rapportert i form av en brøk som kalles NNK, dvs. netto nytte pr. investert krone. NNK er definert som netto nytte fra prosjektet (sum positive og negative virkninger inkl. investering) delt på summen av investering og endring i drifts- og vedlikeholdskostnader inklusive mva. Grunnen til at tallet under brøkstreken er inkludert mva. er at investeringskostnader for Statens vegvesen oppgis inklusiv mva. Brøken skal si noe om den relative lønnsomheten av et prosjekt, uavhengig av om finansieringen kommer fra staten, bompenger eller annet. Det vil si hvor mye samfunnet får tilbake i økt samfunnsnytte pr. krone som samfunnet som helhet bruker på tiltaket.

Det er gjort nytte-kostnadsanalyser av alle nye store investeringsprosjekter over 500 mill. kr på post 30 og 31 som åpner i perioden. Samfunnsøkonomiske analyser av bundne prosjekter blir gjennomført til 15. november 2020.

Det er gjennomført nytte-kostnadsanalyser på i underkant av 90 pst. av utbedringsstrekninger. Det er utfordrende å beregne nytte av samtlige utbedringsstrekninger med eksisterende verktøy. Tid og ulykker er det som slår mest ut i nytte-kostanalyser. Utbedringsstrekningene er forbedringer av dagens veinett, og har tiltak som ikke nødvendigvis vil gi store tidsinnsparinger. Tiltakene har nyttekomponenter som ikke nødvendigvis fanges opp i nytte-kostanalyser, for eksempel komfort. Tiltak på utbedringsstrekningene kan være forsterking av bru, kurveutretting, små breddeutvidelser og gang/sykkeltiltak og skredtiltak. Skredtiltak får vi beregnet med bruk av skredmodulen. Da vi får med oss tidsinnsparinger som følge av at en unngår omkjøringer, men vi fanger ikke godt nok opp virkningene for godsverdien ved at varene enten må vente eller får en lang omkjøring. Utrygghet forbundet med skred er heller ikke inkludert.

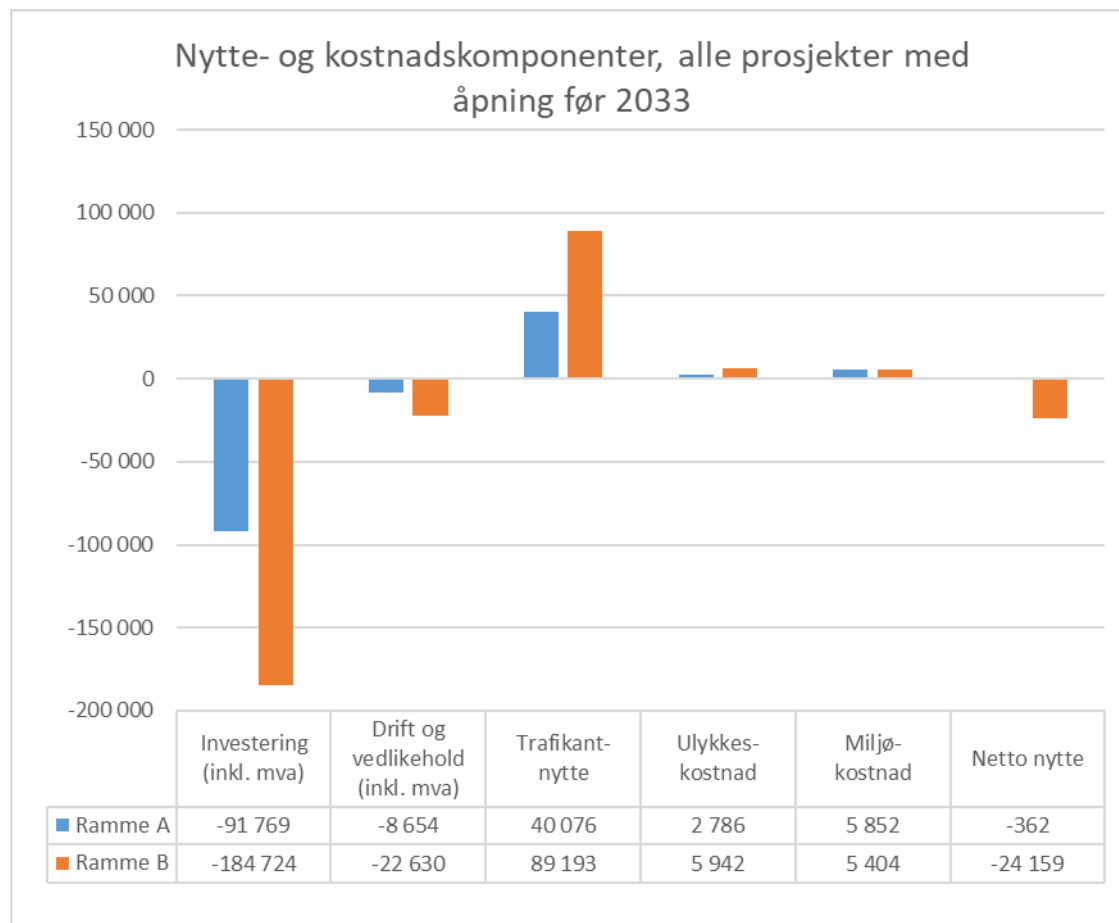
Vi har gjennomført nytte-kostnadsanalyser av aktuelle større skredsikringstiltak. Disse analysene omfatter ikke konsekvensen av regularitet eller utrygghetsfølelsen som er forbundet med å kjøre i skredutsatte områder.

For noen prosjekter er det benyttet resultater fra tidligere beregninger for å få mest mulig komplette tabeller. Disse beregningene vil bli supplert til 15. november 2020 og 28. november 2020.

I tillegg til den samfunnsøkonomiske analysen har vi vist en oversikt over ikke-prissatte konsekvenser for virkningene per første seksårsperiode, hentet fra ulike konsekvensutredninger.

6. SAMFUNNSØKONOMISKE VIRKNINGER

Nedenfor følger resultater av de gjennomførte nytte-kostnadsanalysene av samfunnsøkonomiske analyser bestående av ikke-bundne store investeringsprosjekter, utbedringsstrekninger og store skredsikringsprosjekter som er prioritert og åpner i tolvårsperioden, og etter 2033. Virkningene er fordelt på første og siste planperiode, samt etter 2033. Usikkerheten er størst for de beregnede virkningene i siste seksårsperiode.



Figur 8 Prissatte virkninger av ikke- bundne store prosjekter, utbedringsstrekninger og store skredsikringsprosjekter som åpner i planperioden for ramme A og ramme B, tolvårsperioden. Mill. 2021-kr

6.1. Kostnader og nytte av porteføljen

Det er gjennomført nye transportmodellberegninger og samfunnsøkonomiske analyse for prioriterte prosjekter. Vi skal suppleres med beregninger av lange strekninger til 15. november. Da vil nytten av å bygge sammenhengende lange strekninger med forventet trafikkvekst og høyere standard, synliggjøre nytten for trafikanten gjennom redusert reisetid.

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med å optimalisere prosjektene for å øke nytten for veibrukeren og redusere kostnadene. Til dette arbeidet bruker vi verdianalyser som metodeverk, som gir nye veglinjer som sparer reisetid, og som igjen gir en høyere trafikant og netto nytte for strekningen. Verdianalyser på rv 4 er et godt eksempel, hvor trafikantnyttene økte med 1-2 mrd. kr avhengig av hvilke delstrekningen det ble gjort beregninger på. Hovedeffekten er knyttet til spart reisetid som følge av innkorting og økt hastighet.

Vi har pr. i dag redusert kostnadene i den prioriterte porteføljen med mer enn 50 milliarder kroner, blant annet knyttet til prosjektene E39 Ådland –Svegatjørn, E39 Ålesund – Molde og E134 Elgsjø – Saggrenda.

Prosjektporteføljen foreslått i ramme B gir en betydelig forbedring i fremkommelighet for trafikanter og næringsliv. Porteføljen gir en reduksjon i samfunnets transportkostnader på 125 mrd. kr og bedriftsøkonomiske transportkostnader på i overkant av 38 mrd. kroner. Prosjektene frigjør reisetid som kan benyttes til annen verdiskapning.

Prosjektene med størst positiv netto nytte er E134 Dagslett E18, E39 Ådland – Svegatjønn, rv 36 Skjelsvik – Skyggestein og E39 Ålgård – Hove. Prosjektet med størst negativ nytte er E39 Fjøsanger – Arna – Vågsbotn-Klauvaneset med 5,5 mrd. kr. På denne strekningen skal det arbeides videre med optimalisering.

Den beregnede nytten varierer mye mellom de like prosjektene. Et motorveiprojekt er svært ulikt et landeveisprosjekt i et tynt befolket område. Enkelte av veiprojektene i de største byområdene har et vesentlig element av byutvikling og bymiljø i seg, og byvekstmålet gjør at nytte som følge av vekst i personbiltrafikken ikke er aktuelt. Utbedringsstrekningene som foreslås der vi mener det ikke er behov for ny vei gir svært viktige forbedringer for trafikanten i form av oppetid, forutsigbarhet og et tjenlig veinett over hele landet, men som ikke gir stort utslag i netto nytte-beregningene. Det samme gjelder skredsikringstiltak, hvor gevinstene ikke fremkommer fullt ut i beregningene.

6.2. Virkninger av prosjekter prioritert i første seksårsperiode per korridor

Beregnete virkninger av post 30, ikke-bundne store prosjekter, utbedringsstrekninger og post 31 store skredsikringsprosjekter, vises i korridorvise tabeller nedenfor for henholdsvis ramme A og B. Deretter er det gitt en oppsummering av resultatene. Av total prosjektportefølje er det beregnet virkninger på om lag 95 pst. av total investeringskostnad. Virkningene presenteres samlet for disse strekningene, mens de større prosjektene presenteres enkeltvis.

Virkningene for de lange strekningene samlet vil bli beregnet til 15. november. Vi vil da få frem nytten av å se strekningene under ett på en bedre måte.

Virkinger av prosjekter i ramme A

Tabeller nedenfor viser virkninger av prioriterte, ikke-bundne store prosjekter, utbedringsstrekninger og store skredsikringsprosjekter i første seksårsperiode som ferdigstilles i tolvårsperioden, og etter 2033, i ramme A for de ulike korridorene. Deretter følger en samlet vurdering.

Korridor 1 Oslo – Svinesund/Kornsjø: Ramme A

Tabell 20 Finansiering av ikke-bundne store prosjekter som prioriteres i ramme A i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, korridor 1. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Investerings-kostnad P50, mill. kr udiskontert eks. mva | Investerings-kostnad P50, mill. kr udiskontert ink. mva | Finansiering (mill. kr udiskontert ink. mva) | | | | | |
|--------------------------------|----------------------|---|---|--|--------------------|-----------------|----------------------|---------------------|------------------|
| | | | | Stat første periode | Stat andre periode | Stat etter 2033 | Annet første periode | Annet andre periode | Annet etter 2033 |
| Oppstart første periode | | | | | | | | | |
| Store prosjekter | Rv 22 Glommakryssing | 2 361 | 2 880 | 795 | 500 | 0 | 1 110 | 475 | 0 |

Tabell 21 Netto nytte av ikke-bundne store prosjekter som prioriteres i ramme A i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, korridor 1. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Samfunns-økonomiske prissatte nyttevirksomheter | Samfunns-økonomiske prissatte kostnader | Netto nytte | NNB | NNK |
|--------------------------------|----------------------|---|---|---------------------|---|--|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Netto nytte/ endring offentlig budsjett | Netto nytte/ investering og drift-vdl (ink. mva) |
| Oppstart første periode | | | | | | |
| Store prosjekter | Rv 22 Glommakryssing | 1 710 | 657 | 1 053 | 1,9 | 0,4 |

Tabell 22 Andre effekter av ikke-bundne store prosjekter som prioriteres i ramme A i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, korridor 1. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Trafikantnytte for person-transport | Nytte for godstransport | Sparte transportkostnader (mill. kr) | | CO2 (endring direkteutslipp fra transport, drift og vedlikehold i åpningsåret) | Endring drepte og hardt skadde i åpningsåret |
|--------------------------------|----------------------|-------------------------------------|-------------------------|--------------------------------------|---|--|--|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Samfunnets transport-kostnader | Bedrifts-økonomiske transport-kostnader | Tonn CO2-ekv. relativt til 0-alternativ | Endring i antall relativt til 0-alternativ |
| Oppstart første periode | | | | | | | |
| Store prosjekter | Rv 22 Glommakryssing | 151 | 536 | 2716 | 714 | 1548 | 0,05 |

Korridor 2 Oslo – Ørje/Magnor: Ramme A

Tabell 23 Finansiering av ikke-bundne store prosjekter som prioriteres i ramme A i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, korridor 2. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Investerings-kostnad P50, mill. kr udiskontert eks. mva | Investerings-kostnad P50, mill. kr udiskontert ink. mva | Finansiering (mill. kr udiskontert ink. mva) | | | | | |
|--------------------------------|------------------------|---|---|--|--------------------|-----------------|----------------------|---------------------|------------------|
| | | | | Stat første periode | Stat andre periode | Stat etter 2033 | Annet første periode | Annet andre periode | Annet etter 2033 |
| Oppstart første periode | | | | | | | | | |
| Store prosjekter | E18 Retvet - Vinterbro | 6 119 | 7 465 | 4 056 | 716 | 0 | 2 693 | 0 | 0 |

Tabell 24 Netto nytte av ikke-bundne store prosjekter som prioriteres i ramme A i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, korridor 2. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Samfunns- økonomiske prissatte nyttevirkninger | Samfunns- økonomiske prissatte kostnader | Netto nytte | NNB | NNK |
|--------------------------------|------------------------|---|---|------------------------|--|---|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Netto nytte/ endring offentlig budsjett | Netto nytte/ investering og drift-vdl (ink. mva) |
| Oppstart første periode | | | | | | |
| Store prosjekter | E18 Retvet - Vinterbro | -713 | 3335 | -4048 | -1,5 | -0,6 |

Tabell 25 Andre effekter av ikke-bundne store prosjekter som prioriteres i ramme A i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, korridor 2. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Trafikantnytte for person- transport | Nytte for godstransport | Sparte transportkostnader (mill. kr) | | CO2 (endring direkteutslipp fra transport, drift og vedlikehold i åpningsåret) | Endring drepte og hardt skadde i åpningsåret |
|--------------------------------|------------------------|--|----------------------------|---|--|--|---|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Samfunnets transport- kostnader | Bedrifts- økonomiske transport- kostnader | Tonn CO2-ekv. relativt til 0- alternativ | Endring i antall relativt til 0- alternativ |
| Oppstart første periode | | | | | | | |
| Store prosjekter | E18 Retvet - Vinterbro | -1080 | -179 | 2123 | 215 | 1175 | -0,57 |

Korridor 3 Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger: Ramme A

Tabell 26 Finansiering av ikke-bundne store prosjekter og utbedringsstrekninger som prioriteres i ramme A i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, korridor 3. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Investerings- kostnad P50, mill. kr udiskontert eks. mva | Investerings- kostnad P50, mill. kr udiskontert ink. mva | Finansiering (mill. kr udiskontert ink. mva) | | | | | |
|--------------------------------|-------------------|--|--|--|--------------------------|--------------------|----------------------------|---------------------------|------------------------|
| | | | | Stat første periode | Stat andre periode | Stat etter 2033 | Annet første periode | Annet andre periode | Annet etter 2033 |
| Oppstart første periode | | | | | | | | | |
| Store prosjekter | E39 Ålgård - Hove | 3 191 | 3 893 | 363 | 1 396 | 0 | 1 067 | 1 067 | 0 |
| Oppstart andre periode | | | | | | | | | |
| Store prosjekter | | 3 044 | 3 714 | 0 | 1 573 | 0 | 0 | 2 141 | 0 |
| Utbedringsstrekninger | | 276 | 337 | 0 | 337 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Totalt | | 6 511 | 7 944 | 363 | 3 306 | 0 | 1 067 | 3 208 | 0 |

Tabell 27 Netto nytte av ikke-bundne store prosjekter og utbedringsstrekninger som prioriteres i ramme A i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, korridor 3. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Samfunns- økonomiske prissatte nyttevirkninger | Samfunns- økonomiske prissatte kostnader | Netto nytte | NNB | NNK |
|--------------------------------|-------------------|---|---|------------------------|--|---|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Netto nytte/ endring offentlig budsjett | Netto nytte/ investering og drift-vdl (ink. mva) |
| Oppstart første periode | | | | | | |
| Store prosjekter | E39 Ålgård - Hove | 10 920 | 3 993 | 6 927 | 2,1 | 1,6 |
| Oppstart andre periode | | | | | | |
| Store prosjekter | | 1 786 | 2 959 | -1 172 | -0,5 | -0,3 |
| Utbedringsstrekninger | | 1 | 250 | -248 | -1,2 | -1,0 |
| Totalt | | 12 708 | 7 201 | 5 507 | 0,9 | 0,7 |

Tabell 28 Andre effekter av ikke-bundne store prosjekter og utbedringsstrekninger som prioriteres i ramme A i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, korridor 3. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Trafikantnytte for person- transport | Nytte for godstransport | Sparte transportkostnader (mill. kr) | | CO2 (endring direkteutslipp fra transport, drift og vedlikehold i åpningsåret) | Endring drepte og hardt skadde i åpningsåret |
|--------------------------------|-------------------|--|----------------------------|---|--|--|---|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Samfunnets transport- kostnader | Bedrifts- økonomiske transport- kostnader | Tonn CO2-ekv. relativt til 0- alternativ | Endring i antall relativt til 0- alternativ |
| Oppstart første periode | | | | | | | |
| Store prosjekter | E39 Ålgård - Hove | 5178 | 2427 | 7886 | 4680 | 1108 | -0,83 |
| Oppstart andre periode | | | | | | | |
| Store prosjekter | | 973 | 331 | 1802 | 743 | 1244 | -0,07 |
| Utbedringsstrekninger | | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | -0,01 |
| Totalt | | 6151 | 2758 | 9688 | 5423 | 2353 | -0,90 |

Korridor 4 Stavanger – Bergen-Ålesund – Trondheim: Ramme A

Tabell 29 Finansiering av ikke-bundne store prosjekter, utbedringsstrekninger og skredsikringsprosjekter som prioriteres i ramme A i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, og etter 2033, korridor 4. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Investerings- kostnad P50, mill. kr udiskontert eks. mva | Investerings- kostnad P50, mill. kr udiskontert ink. mva | Finansiering (mill. kr udiskontert ink. mva) | | | | | |
|------------------------------------|----------------------------|--|--|--|--------------------------|--------------------|----------------------------|---------------------------|------------------------|
| | | | | Stat første periode | Stat andre periode | Stat etter 2033 | Annet første periode | Annet andre periode | Annet etter 2033 |
| Oppstart første periode | | | | | | | | | |
| Store prosjekter | E39 Lønset - Hjelset | 1 093 | 1 334 | 595 | 0 | 0 | 739 | 0 | 0 |
| Store prosjekter | E39 Ådland - Sveгатjørn | 30 920 | 37 722 | 1 000 | 22 322 | 0 | 1 000 | 13 400 | 0 |
| Utbedringsstrekninger | E39 Hjelset - Bjerkeset | 410 | 500 | 500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Utbedringsstrekninger | E39 Stormyra - Høgkjølen | 820 | 1 000 | 200 | 800 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 9 Setesdal | 410 | 500 | 200 | 300 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Skred | Rv 13 Byrkjenes | 200 | 244 | 244 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Skred | Rv 13 Vinje- Myrdalstunnel | 276 | 336 | 336 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sum oppstart første periode | | 34 128 | 41 636 | 3 075 | 23 422 | 0 | 1 739 | 13 400 | 0 |
| Oppstart andre periode | | | | | | | | | |
| Utbedringsstrekninger | | 345 | 421 | 0 | 421 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Åpning etter 2033 | | | | | | | | | |
| Store prosjekter | | 35 485 | 43 292 | 0 | 1 310 | 31 666 | 0 | 700 | 9 616 |
| Totalt | | 69 958 | 85 349 | 3 075 | 25 153 | 31 666 | 1 739 | 14 100 | 9 616 |

Tabell 30 Netto nytte av ikke-bundne store prosjekter, utbedringsstrekninger og store skredsikringsprosjekter som prioriteres i ramme A i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, og etter 2033, korridor 4. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Samfunns- økonomiske prissatte nyttevirkninger | Samfunns- økonomiske prissatte kostnader | Netto nytte | NNB | NNK |
|------------------------------------|----------------------------|---|---|------------------------|--|---|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Netto nytte/ endring offentlig budsjett | Netto nytte/ investering og drift-vdl (ink. mva) |
| Oppstart første periode | | | | | | |
| Store prosjekter | E39 Lønset - Hjelset | 160 | 612 | -452 | -0,9 | -0,4 |
| Store prosjekter | E39 Ådland - Sveгатjørn | 35 761 | 22 110 | 13 652 | 0,7 | 0,3 |
| Utbedringsstrekninger | E39 Hjelset - Bjerkeset | 166 | 439 | -273 | -0,7 | -0,6 |
| Utbedringsstrekninger | E39 Stormyra - Høgkjølen | 73 | 904 | -831 | -1,1 | -0,9 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 9 Setesdal | 86 | 452 | -365 | -1,0 | -0,8 |
| Skred | Rv 13 Byrkjenes | 369 | 218 | 151 | 0,8 | 0,7 |
| Skred | Rv 13 Vinje- Myrdalstunnel | 13 | 338 | -325 | -1,2 | -0,9 |
| Sum oppstart første periode | | 36 629 | 25 073 | 11 556 | 0,6 | 0,3 |
| Oppstart andre periode | | | | | | |
| Utbedringsstrekninger | | 7 | 363 | -356 | -1,2 | -1,0 |
| Åpning etter 2033 | | | | | | |
| Store prosjekter | | 30 225 | 39 764 | -9 539 | -0,3 | -0,2 |
| Totalt | | 66 862 | 65 200 | 1 661 | 0,0 | 0,0 |

Tabell 31 Andre effekter av ikke-bundne store prosjekter, utbedringsstrekninger og store skredsikringsprosjekter som prioriteres i ramme A i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, og etter 2033, korridor 4. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Trafikantnytte for person-transport | Nytte for godstransport | Sparte transportkostnader (mill. kr) | | CO2 (endring direkteutslipp fra transport, drift og vedlikehold i åpningsåret) | Endring drepte og hardt skadde i åpningsåret |
|------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------|-------------------------|--------------------------------------|---|--|--|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Samfunnets transport-kostnader | Bedrifts-økonomiske transport-kostnader | Tonn CO2-ekv. relativt til 0-alternativ | Endring i antall relativt til 0-alternativ |
| Oppstart første periode | | | | | | | |
| Store prosjekter | E39 Lønset - Hjelset | -124 | 12 | 451 | 77 | -8 | -0,20 |
| Store prosjekter | E39 Ådland - Sveгатjørn | 13 307 | 1 025 | 28 513 | 2 822 | -70 312 | -0,33 |
| Utbedringsstrekninger | E39 Hjelset - Bjerkeset | 80 | 44 | 130 | 64 | 160 | -0,12 |
| Utbedringsstrekninger | E39 Stormyra - Høggjølen | 30 | 19 | 48 | 25 | 16 | -0,06 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 9 Setesdal | 31 | 42 | 74 | 48 | 24 | -0,02 |
| Skred | Rv 13 Byrkjenes | 64 | 44 | 115 | 57 | -54 | -0,46 |
| Skred | Rv 13 Vinje- Myrdalstunnel | 6 | 2 | 8 | 3 | -10 | -0,02 |
| Sum oppstart første periode | | 13 393 | 1 187 | 29 339 | 3 096 | -70 184 | -1,19 |
| Oppstart andre periode | | | | | | | |
| Utbedringsstrekninger | | 3 | 0 | 3 | 1 | 11 | -0,01 |
| Åpning etter 2033 | | | | | | | |
| Store prosjekter | | 14 421 | 5 766 | 31 815 | 9 548 | 8 943 | -1,53 |
| Totalt | | 27 817 | 6 953 | 61 158 | 12 646 | -61 230 | -2,74 |

Korridor 5 Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø: Ramme A

Tabell 32 Finansiering av ikke-bundne store prosjekter, utbedringsstrekninger og store skredsikringsprosjekter som prioriteres i ramme A i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, og etter 2033, korridor 5. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Investerings-kostnad P50, mill. kr udiskontert eks. mva | Investerings-kostnad P50, mill. kr udiskontert ink. mva | Finansiering (mill. kr udiskontert ink. mva) | | | | | |
|------------------------------------|------------------------------|---|---|--|--------------------|-----------------|----------------------|---------------------|------------------|
| | | | | Stat første periode | Stat andre periode | Stat etter 2033 | Annet første periode | Annet andre periode | Annet etter 2033 |
| Oppstart første periode | | | | | | | | | |
| Store prosjekter | E134 Saggrenda - Elgsjø | 1 831 | 2 234 | 1 234 | 0 | 0 | 1 000 | 0 | 0 |
| Store prosjekter | E134 Røldal - Seljestad | 2 509 | 3 061 | 200 | 2 335 | 0 | 200 | 326 | 0 |
| Skred | Rv 5 Erdal - Naustdal | 1 727 | 2 107 | 395 | 1 712 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Skred | Rv 13 Lovraeidet - Rødsliane | 734 | 896 | 896 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sum oppstart første periode | | 6 802 | 8 298 | 2 725 | 4 047 | 0 | 1 200 | 326 | 0 |
| Oppstart andre periode | | | | | | | | | |
| Utbedringsstrekninger | | 1 751 | 2 136 | 0 | 2 136 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Åpning etter 2033 | | | | | | | | | |
| Skred | | 11 219 | 13 687 | 500 | 5 701 | 5 286 | 200 | 2 000 | 0 |
| Totalt | | 19 771 | 24 121 | 3 225 | 11 884 | 5 286 | 1 400 | 2 326 | 0 |

Tabell 33 Netto nytte av ikke-bundne store prosjekter, utbedringsstrekninger og store skredsikringsprosjekter som prioriteres i ramme A i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, og etter 2033, korridor 5. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Samfunns- økonomiske prissatte nyttevirkninger | Samfunns- økonomiske prissatte kostnader | Netto nytte | NNB | NNK |
|------------------------------------|------------------------------|---|---|------------------------|--|---|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Netto nytte/ endring offentlig budsjett | Netto nytte/ investering og drift-vdl (ink. mva) |
| Oppstart første periode | | | | | | |
| Store prosjekter | E134 Saggrenda - Elgsjø | 825 | 1 038 | -213 | -0,2 | -0,1 |
| Store prosjekter | E134 Røldal - Seljestad | 1 625 | 2 242 | -617 | -0,3 | -0,2 |
| Skred | Rv 5 Erdal - Naustdal | 583 | 2 011 | -1 427 | -0,9 | -0,7 |
| Skred | Rv 13 Lovraeidet - Rødsliane | 102 | 936 | -833 | -1,1 | -0,9 |
| Sum oppstart første periode | | 3 137 | 6 227 | -3 091 | -0,6 | -0,4 |
| Oppstart andre periode | | | | | | |
| Utbedringsstrekninger | | 314 | 2223 | -1908 | -1,0 | -0,8 |
| Åpning etter 2033 | | | | | | |
| Skred | | 1350 | 13801 | -12451 | -1,1 | -0,8 |
| Totalt | | 4 801 | 22 251 | -17 450 | -0,9 | -0,7 |

Tabell 34 Andre effekter av ikke-bundne store prosjekter, utbedringsstrekninger og store skredsikringsprosjekter som prioriteres i ramme A i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, og etter 2033, korridor 5. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Trafikantnytte for person- transport | Nytte for godstransport | Sparte transportkostnader (mill. kr) | | CO2 (endring direkteutslipp fra transport, drift og vedlikehold i åpningsåret) | Endring drepte og hardt skadde i åpningsåret |
|------------------------------------|------------------------------|--|----------------------------|---|--|--|---|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Samfunnets transport- kostnader | Bedrifts- økonomiske transport- kostnader | Tonn CO2-ekv. relativt til 0- alternativ | Endring i antall relativt til 0- alternativ |
| Oppstart første periode | | | | | | | |
| Store prosjekter | E134 Saggrenda - Elgsjø | 202 | 59 | 1 266 | 247 | 426 | -0,33 |
| Store prosjekter | E134 Røldal - Seljestad | 252 | 580 | 1 660 | 651 | -387 | -0,06 |
| Skred | Rv 5 Erdal - Naustdal | 118 | 102 | 213 | 122 | -73 | -0,61 |
| Skred | Rv 13 Lovraeidet - Rødsliane | 36 | 55 | 83 | 61 | -213 | -0,01 |
| Sum oppstart første periode | | 608 | 796 | 3 222 | 1 081 | -247 | -1,02 |
| Oppstart andre periode | | | | | | | |
| Utbedringsstrekninger | | 11 415 | 85 | 249 | 118 | 106 | -0,23 |
| Åpning etter 2033 | | | | | | | |
| Skred | | 1 118 | -67 | 2 186 | 261 | -2 220 | -0,38 |
| Totalt | | 13 141 | 814 | 5 657 | 1 461 | -2 361 | -1,62 |

Korridor 6 Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund: Ramme A

Tabell 35 Finansiering av ikke-bundne store prosjekter, utbedringsstrekninger og store skredsikringsprosjekter som prioriteres i ramme A i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, korridor 6. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Investerings- kostnad P50, mill. kr udiskontert eks. mva | Investerings- kostnad P50, mill. kr udiskontert ink. mva | Finansiering (mill. kr udiskontert ink. mva) | | | | | |
|------------------------------------|---|--|--|--|--------------------------|--------------------|----------------------------|---------------------------|------------------------|
| | | | | Stat første periode | Stat andre periode | Stat etter 2033 | Annet første periode | Annet andre periode | Annet etter 2033 |
| Oppstart første periode | | | | | | | | | |
| Store prosjekter | Rv 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken | 1 666 | 2 032 | 686 | 0 | 0 | 1 346 | 0 | 0 |
| Store prosjekter | E136 Stuguflaten - Raudstøl | 432 | 527 | 527 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Store prosjekter | E136 Breivika - Lerstad (Bypakke Ålesund) | 1 658 | 2 023 | 445 | 0 | 0 | 1 578 | 0 | 0 |
| Store prosjekter | Rv 4 Gjøvik sør - Mjøsbrua | 4 523 | 5 518 | 200 | 3 627 | 0 | 200 | 1 491 | 0 |
| Utbedringsstrekninger | RV3 Østerdalen | 492 | 600 | 300 | 300 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sum oppstart første periode | | 8 770 | 10 700 | 2 158 | 3 927 | 0 | 3 124 | 1 491 | 0 |
| Oppstart andre periode | | | | | | | | | |
| Store prosjekter | | 1 166 | 1 422 | 0 | 1 422 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Totalt | | 9 936 | 12 122 | 2 158 | 5 349 | 0 | 3 124 | 1 491 | 0 |

Tabell 36 Netto nytte av ikke-bundne store prosjekter, utbedringsstrekninger og store skredsikringsprosjekter som prioriteres i ramme A i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, korridor 6. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Samfunns- økonomiske prissatte nyttevirkninger | Samfunns- økonomiske prissatte kostnader | Netto nytte | NNB | NNK |
|------------------------------------|---|---|---|------------------------|--|--|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Netto nytte/ endring offentlig budsjett | Netto nytte delt på investering + drift-vdl (ink. mva) |
| Oppstart første periode | | | | | | |
| Store prosjekter | Rv 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken | 457 | 903 | -447 | -0,6 | -0,2 |
| Store prosjekter | E136 Stuguflaten - Raudstøl | 10 | 337 | -327 | -1,2 | -1,0 |
| Store prosjekter | E136 Breivika - Lerstad (Bypakke Ålesund) | -87 | 1 223 | -1 310 | -1,3 | -0,5 |
| Store prosjekter | Rv 4 Gjøvik sør - Mjøsbrua | 2 656 | 3 845 | -1 189 | -0,4 | -0,2 |
| Utbedringsstrekninger | RV3 Østerdalen | 612 | 712 | -101 | -0,2 | -0,1 |
| Sum oppstart første periode | | 3 647 | 7 021 | -3 374 | -0,7 | -0,4 |
| Oppstart andre periode | | | | | | |
| Store prosjekter | | 394 | 1 366 | -972 | -0,9 | -0,7 |
| Totalt | | 4 041 | 8 387 | -4 346 | -0,6 | -0,3 |

Tabell 37 Andre effekter av ikke-bundne store prosjekter, utbedringsstrekninger og store skredsikringsprosjekter som prioriteres i ramme A i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, korridor 6. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Trafikantnytte for persontransport | Nytte for godstransport | Sparte transportkostnader (mill. kr) | | CO2 (endring direkteutslipp fra transport, drift og vedlikehold i åpningsåret) | Endring drepte og hardt skadde i åpningsåret |
|------------------------------------|---|------------------------------------|-------------------------|--------------------------------------|--|--|--|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Samfunnets transportkostnader | Bedrifts-økonomiske transportkostnader | Tonn CO2-ekv. relativt til 0-alternativ | Endring i antall relativt til 0-alternativ |
| Oppstart første periode | | | | | | | |
| Store prosjekter | Rv 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken | -121 | 180 | 1 322 | 313 | -346 | -0,46 |
| Store prosjekter | E136 Stuguflaten - Raudstøl | 3 | 2 | 6 | 2 | 45 | -0,04 |
| Store prosjekter | E136 Breivika - Lerstad (Bypakke Ålesund) | -474 | 144 | 952 | 305 | -193 | -0,23 |
| Store prosjekter | Rv 4 Gjøvik sør - Mjøsbua | 785 | 323 | 2 671 | 610 | -121 | -0,55 |
| Utbedringsstrekninger | RV3 Østerdalen | 370 | 173 | 551 | 237 | 243 | -0,11 |
| Sum oppstart første periode | | 562 | 822 | 5 501 | 1 468 | -372 | -1,38 |
| Oppstart andre periode | | | | | | | |
| Store prosjekter | | 84 | 189 | 265 | 198 | -175 | -0,04 |
| Totalt | | 646 | 1 012 | 5 766 | 1 666 | -547 | -1,42 |

Korridor 7 Trondheim – Bodø med armer til svenskegrensen: Ramme A

Tabell 38 Finansiering av ikke-bundne store prosjekter og utbedringsstrekninger som prioriteres i ramme A i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, korridor 7. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Investeringskostnad P50, mill. kr udiskontert eks. mva | Investeringskostnad P50, mill. kr udiskontert ink. mva | Finansiering (mill. kr udiskontert ink. mva) | | | | | | | | | |
|--------------------------------|--------------------------|--|--|--|--------------------|-----------------|----------------------|---------------------|------------------|----------|--|--|--|
| | | | | Stat første periode | Stat andre periode | Stat etter 2033 | Annet første periode | Annet andre periode | Annet etter 2033 | | | | |
| Oppstart første periode | | | | | | | | | | | | | |
| Store prosjekter | E6 Selli - Asp | 480 | 585 | 585 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| Utbedringsstrekninger | Rv 80 Sandvika - Sagelva | 351 | 428 | 22 | 406 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| Utbedringsstrekninger | E6 Grong - Nordland | 1 435 | 1 751 | 286 | 1 465 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| Totalt | | 2 266 | 2 764 | 893 | 1 871 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |

Tabell 39 Netto nytte av ikke-bundne store prosjekter og utbedringsstrekninger som prioriteres i ramme A i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, korridor 7. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Samfunns-økonomiske prissatte nyttevirkninger | Samfunns-økonomiske prissatte kostnader | Netto nytte | NNB | NNK |
|--------------------------------|--------------------------|---|---|---------------------|---|--|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Netto nytte/ endring offentlig budsjett | Netto nytte delt på investering + drift-vdl (ink. mva) |
| Oppstart første periode | | | | | | |
| Store prosjekter | E6 Selli - Asp | 693 | 554 | 139 | 0,3 | 0,2 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 80 Sandvika - Sagelva | 138 | 367 | -229 | -0,7 | -0,6 |
| Utbedringsstrekninger | E6 Grong - Nordland | 580 | 1 243 | -663 | -0,6 | -0,5 |
| Totalt | | 1 411 | 2 164 | -753 | -0,4 | -0,3 |

Tabell 40 Andre effekter av ikke-bundne store prosjekter og utbedringsstrekninger som prioriteres i ramme A i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, korridor 7. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Trafikantnytte for persontransport | Nytte for godstransport | Sparte transportkostnader (mill. kr) | | CO2 (endring direkteutslipp fra transport, drift og vedlikehold i åpningsåret) | Endring drepte og hardt skadde i åpningsåret |
|--------------------------------|--------------------------|------------------------------------|-------------------------|--------------------------------------|--|--|--|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Samfunnets transportkostnader | Bedrifts-økonomiske transportkostnader | Tonn CO2-ekv. relativt til 0-alternativ | Endring i antall relativt til 0-alternativ |
| Oppstart første periode | | | | | | | |
| Store prosjekter | E6 Selli - Asp | 277 | 175 | 444 | 237 | 16 | -0,13 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 80 Sandvika - Sagelva | 50 | 38 | 90 | 50 | 46 | -0,04 |
| Utbedringsstrekninger | E6 Grong - Nordland | 124 | 189 | 317 | 217 | 125 | -0,35 |
| Totalt | | 451 | 402 | 850 | 504 | 187 | -0,51 |

Korridor 8 Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland: Ramme A

Tabell 41 Finansiering av ikke-bundne store prosjekter, utbedringsstrekninger og store skredsikringsprosjekter som prioriteres i ramme A i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, korridor 8. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Investeringskostnad P50, mill. kr udiskontert eks. mva | Investeringskostnad P50, mill. kr udiskontert ink. mva | Finansiering (mill. kr udiskontert ink. mva) | | | | | | | | | |
|--------------------------------|------------------------------------|--|--|--|--------------------|-----------------|----------------------|---------------------|------------------|----------|--|--|--|
| | | | | Stat første periode | Stat andre periode | Stat etter 2033 | Annet første periode | Annet andre periode | Annet etter 2033 | | | | |
| Oppstart første periode | | | | | | | | | | | | | |
| Store prosjekter | E8 Sørbotn - Laukslett | 1 632 | 1 991 | 1 991 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| Store prosjekter | Rv 862/E8 Tverrforbindingen Tromsø | 1 598 | 1 949 | 50 | 729 | 0 | 50 | 1 120 | 0 | 0 | | | |
| Utbedringsstrekninger | Rv 94 Akkarfjord- Jansvatnet | 566 | 690 | 690 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| Utbedringsstrekninger | Rv 94 Mollstrand - Grøtnes | 246 | 300 | 300 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| Skred | E10 Nappstraumen -Å | 959 | 1 170 | 1 170 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| Totalt | | 5 000 | 6 100 | 4 201 | 729 | 0 | 50 | 1 120 | 0 | 0 | | | |

Tabell 42 Netto nytte av ikke-bundne store prosjekter, utbedringsstrekninger og store skredsikringsprosjekter som prioriteres i ramme A i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, korridor 8. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Samfunns-økonomiske prissatte nyttevirksomheter | Samfunns-økonomiske prissatte kostnader | Netto nytte | NNB | NNK |
|--------------------------------|------------------------------------|---|---|---------------------|---|--|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Netto nytte/ endring offentlig budsjett | Netto nytte delt på investering + drift-vdl (ink. mva) |
| Oppstart første periode | | | | | | |
| Store prosjekter | E8 Sørbotn - Laukslett | 1 535 | 1 896 | -361 | -0,2 | -0,2 |
| Store prosjekter | Rv 862/E8 Tverrforbindingen Tromsø | 249 | 2 242 | -1 993 | -1,1 | -0,9 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 94 Akkarfjord- Jansvatnet | 83 | 710 | -627 | -1,1 | -0,9 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 94 Mollstrand - Grøtnes | 78 | 312 | -233 | -0,9 | -0,7 |
| Skred | E10 Nappstraumen -Å | 383 | 1 145 | -762 | -0,8 | -0,7 |
| Totalt | | 2 329 | 6 305 | -3 976 | -0,8 | -0,6 |

Tabell 43 Andre effekter av ikke-bundne store prosjekter, utbedringsstrekninger og store skredsikringsprosjekter som prioriteres i ramme A i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, korridor 8. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Trafikantnytte for person-transport | Nytte for godstransport | Sparte transportkostnader (mill. kr) | | CO2 (endring direkteutslipp fra transport, drift og vedlikehold i åpningsåret) | Endring drepte og hardt skadde i åpningsåret |
|--------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|--------------------------------------|--|--|--|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Samfunnets transportkostnader | Bedrifts-økonomiske transportkostnader | Tonn CO2-ekv. relativt til 0-alternativ | Endring i antall relativt til 0-alternativ |
| Oppstart første periode | | | | | | | |
| Store prosjekter | E8 Sørbotn - Laukslett | 884 | 172 | 1 009 | 318 | -200 | -0,16 |
| Store prosjekter | Rv 862/E8 Tverrforbindelsen Tromsø | 278 | 6 | 288 | 68 | 1 | 0,01 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 94 Akkarfjord- Jansvatnet | 49 | 24 | 68 | 32 | -88 | 0,00 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 94 Mollstrand - Grøtnes | 5 | 27 | 31 | 32 | -61 | 0,00 |
| Skred | E10 Nappstraumen -Å | 129 | 164 | 297 | 182 | -128 | 0,00 |
| Totalt | | 1 345 | 394 | 1 692 | 632 | -476 | -0,16 |

Samlet vurdering av ramme A

I ramme A er det prioritert 14 store prosjekter, 8 utbedringsstrekninger og 6 skredprosjekter i første seksårsperiode.

Netto nytte

Store prosjekter gir en total netto nytte på 8,5 mrd. kr. Utbedringsstrekninger har en total negativ netto nytt på 5,8 mrd. kr. Prosjektene i ramme A har en total negativ nytte om lag 440 mill. kr. For ramme A er det korridor 4 som har den mest positive netto nytten av prosjektene som er prioritert i første periode, om lag 11 mrd. kr.

Transportkostnader

Totalt reduseres transportkostnadene med om lag 66 mrd. kr. Det er prosjektene som er prioritert i korridor 4 som gir den største reduksjonen. Reduksjonen i de samfunnmessige transportkostnadene er på i overkant av 54 mrd. kr. Reduksjonen i de bedriftsøkonomiske kostnadene for næringslivet er på om lag 12 mrd. kr. Utbedringsstrekningene gir mindre bidrag til endringer i transportkostnader.

CO₂

De prioriterte tiltakene som inkluderes i ramme A gir en reduksjon i CO₂ på i underkant av 67 000 tonn CO₂ fra transport og drift og vedlikehold i åpningsåret. Hovedbidraget er kommet fra korridor 4, hvor den største reduksjonen er på strekningen E39 Ådland - Sveгатjørn.

Drepte og hardt skadde

Totalt er det beregnet en reduksjon i antall drepte og hardt skadde på 5,8 personer i åpningsåret. Store prosjekter gir det største bidraget til reduksjonen.

Skredsikring

Skredsikringsprosjektene som kommer innenfor rammen i første seksårsperiode har en negativ netto nytte på om lag 3,1 mrd. kr. Tiltakene er i områder med mindre trafikk og har mindre reisetidsinnkortinger. Prosjektene gir dermed mindre reduksjoner i transportkostnader enn en del av de større prosjektene under post 30.

Virkinger av prosjekter etter 2033

For ramme A er det en negativ netto nytte på om lag 22 mrd. kr på prosjekter som åpner etter 2033.

Prosjektet har sparte transportkostnader for samfunnet på 34 mrd. kr og sparte bedriftsøkonomiske kostnader på om lag 10 mrd. kr. CO₂ utslippet øker med 6,7 mrd. tonn. Det er beregnet en reduksjon i drepte og hardt skadde på 1,9.

Virkninger av investeringer i ramme B

Tabeller nedenfor viser virkninger av prioriterte, ikke-bundne store prosjekter og utbedringsstrekninger i første seksårsperiode som ferdigstilles i tolvårsperioden, og etter 2033 i ramme B, fordelt per korridor. Deretter følger en samlet vurdering.

Korridor 1 Oslo – Svinesund/Kornsjø: Ramme B

Tabell 44 Finansiering av ikke-bundne store prosjekter og utbedringsstrekninger som prioriteres i ramme B i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden korridor 1. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Investeringskostnad P50, mill. kr udiskontert eks. mva | Investeringskostnad P50, mill. kr udiskontert ink. mva | Finansiering (mill. kr udiskontert ink. mva) | | | | | |
|--------------------------------|----------------------|--|--|--|--------------------|-----------------|----------------------|---------------------|------------------|
| | | | | Stat første periode | Stat andre periode | Stat etter 2033 | Annet første periode | Annet andre periode | Annet etter 2033 |
| Oppstart første periode | | | | | | | | | |
| Store prosjekter | Rv 22 Glommakryssing | 2 361 | 2 880 | 795 | 500 | 0 | 1 110 | 475 | 0 |
| Oppstart andre periode | | | | | | | | | |
| Utbedringsstrekninger | | 952 | 1 161 | 0 | 658 | 0 | 0 | 503 | 0 |
| Total | | 3 312 | 4 041 | 795 | 1 158 | 0 | 1 110 | 978 | 0 |

Tabell 45 Netto nytte av ikke-bundne store prosjekter og utbedringsstrekninger som prioriteres i ramme B i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, korridor 1. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Samfunnsøkonomiske prissatte nyttevirksomheter | Samfunnsøkonomiske prissatte kostnader | Netto nytte | NNB | NNK |
|--------------------------------|----------------------|--|--|---------------------|---|--|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Netto nytte/ endring offentlig budsjett | Netto nytte/ investering og drift-vdl (ink. mva) |
| Oppstart første periode | | | | | | |
| Store prosjekter | Rv 22 Glommakryssing | 1 710 | 657 | 1 053 | 1,9 | 0,4 |
| Oppstart andre periode | | | | | | |
| Utbedringsstrekninger | | 242 | 649 | -406 | -0,8 | -0,6 |
| Total | | 1 953 | 1 306 | 647 | 0,6 | 0,2 |

Tabell 46 Andre effekter av ikke-bundne store prosjekter og utbedringsstrekninger som prioriteres i ramme B i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, korridor 1. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Trafikantnytte for person-transport | Nytte for godstransport | Sparte transportkostnader (mill. kr) | | CO2 (endring direkteutslipp fra transport, drift og vedlikehold i åpningsåret) | Endring drepte og hardt skadde i åpningsåret |
|--------------------------------|----------------------|-------------------------------------|-------------------------|--------------------------------------|--|--|--|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Samfunnets transportkostnader | Bedrifts-økonomiske transportkostnader | Tonn CO2-ekv. relativt til 0-alternativ | Endring i antall relativt til 0-alternativ |
| Oppstart første periode | | | | | | | |
| Store prosjekter | Rv 22 Glommakryssing | 151 | 536 | 2 716 | 714 | 1 548 | 0,05 |
| Oppstart andre periode | | | | | | | |
| Utbedringsstrekninger | | 165 | 69 | 247 | 115 | 89 | -0,04 |
| Total | | 317 | 606 | 2 963 | 830 | 1 637 | 0,01 |

Korridor 2 Oslo – Ørje/Magnor: Ramme B

Tabell 47 Finansiering av ikke-bundne store prosjekter og utbedringsstrekninger som prioriteres i ramme B i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, korridor 2. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Investeringskostnad P50, mill. kr udiskontert eks. mva | Investeringskostnad P50, mill. kr udiskontert ink. mva | Finansiering (mill. kr udiskontert ink. mva) | | | | | |
|------------------------------------|------------------------|--|--|--|--------------------|-----------------|----------------------|---------------------|------------------|
| | | | | Stat første periode | Stat andre periode | Stat etter 2033 | Annet første periode | Annet andre periode | Annet etter 2033 |
| Oppstart første periode | | | | | | | | | |
| Store prosjekter | E18 Retvet - Vinterbro | 6 119 | 7 465 | 4 772 | 0 | 0 | 2 693 | 0 | 0 |
| Store prosjekter | E16 Nymoer-Eggemoen | 1 339 | 1 633 | 300 | 1 333 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sum oppstart første periode | | 7 457 | 9 098 | 5 072 | 1 333 | 0 | 2 693 | 0 | 0 |
| Oppstart andre periode | | | | | | | | | |
| Utbedringsstrekninger | | 336 | 410 | 0 | 410 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total | | 7 793 | 9 508 | 5 072 | 1 743 | 0 | 2 693 | 0 | 0 |

Tabell 48 Netto nytte av ikke-bundne store prosjekter og utbedringsstrekninger som prioriteres i ramme B i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, korridor 2. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Samfunns-økonomiske prissatte nyttevirksomheter | Samfunns-økonomiske prissatte kostnader | Netto nytte | NNB | NNK |
|------------------------------------|------------------------|---|---|---------------------|--|---|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Netto nytte/endring offentlig budsjett | Netto nytte/investering og drift-vdl (ink. mva) |
| Oppstart første periode | | | | | | |
| Store prosjekter | E18 Retvet - Vinterbro | -713 | 3 335 | -4 048 | -1,5 | -0,6 |
| Store prosjekter | E16 Nymoer-Eggemoen | 531 | 1 158 | -627 | -0,6 | -0,4 |
| Sum oppstart første periode | | -182 | 4 493 | -4 675 | -1,2 | -0,5 |
| Oppstart andre periode | | | | | | |
| Utbedringsstrekninger | | 572 | 348 | 224 | 0,8 | 0,6 |
| Total | | 390 | 4 841 | -4 451 | -1,1 | -0,5 |

Tabell 49 Andre effekter av ikke-bundne store prosjekter og utbedringsstrekninger som prioriteres i ramme B i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, korridor 2. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Trafikantnytte for persontransport | Nytte for godstransport | Sparte transportkostnader (mill. kr) | | CO2 (endring direkteutslipp fra transport, drift og vedlikehold i åpningsåret) | Endring drepte og hardt skadde i åpningsåret |
|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|-------------------------|--------------------------------------|--|--|--|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Samfunnets transportkostnader | Bedrifts-økonomiske transportkostnader | Tonn CO2-ekv. relativt til 0-alternativ | Endring i antall relativt til 0-alternativ |
| Oppstart første periode | | | | | | | |
| Store prosjekter | E18 Retvet - Vinterbro | -1 080 | -179 | 2 123 | 215 | 1 175 | -0,57 |
| Store prosjekter | E16 Nymoene-Eggemoen | 37 | 112 | 414 | 135 | -763 | -0,12 |
| Sum oppstart første periode | | -1 043 | -67 | 2 537 | 350 | 412 | -0,69 |
| Oppstart andre periode | | | | | | | |
| Utbedringsstrekninger | | 385 | 117 | 524 | 188 | 529 | -0,18 |
| Total | | -658 | 50 | 3 061 | 538 | 941 | -0,87 |

Korridor 3 Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger: Ramme B

Tabell 50 Finansiering av ikke-bundne store prosjekter og utbedringsstrekninger som prioriteres i ramme B i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, og etter 2033, korridor 3. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Investeringskostnad P50, mill. kr udiskontert eks. mva | Investeringskostnad P50, mill. kr udiskontert ink. mva | Finansiering (mill. kr udiskontert ink. mva) | | | | | |
|------------------------------------|--|--|--|--|--------------------|-----------------|----------------------|---------------------|------------------|
| | | | | Stat første periode | Stat andre periode | Stat etter 2033 | Annet første periode | Annet andre periode | Annet etter 2033 |
| Oppstart første periode | | | | | | | | | |
| Store prosjekter | E18/E39 Gartnerløkka - Kolsdalen | 2 757 | 3 363 | 1 333 | 0 | 0 | 2 030 | 0 | 0 |
| Store prosjekter | Rv 282 Holmenbrua | 743 | 906 | 453 | 0 | 0 | 453 | 0 | 0 |
| Store prosjekter | E134 Dagslett -E18 | 3 124 | 3 811 | 575 | 1 412 | 0 | 200 | 1 624 | 0 |
| Store prosjekter | E39 Ålgård - Hove | 3 191 | 3 893 | 363 | 1 396 | 0 | 1 067 | 1 067 | 0 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 42 Gamle Eigerøyveien - Hovlandsveien | 276 | 337 | 337 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sum oppstart første periode | | 10 090 | 12 310 | 3 061 | 2 808 | 0 | 3 750 | 2 691 | 0 |
| Oppstart andre periode | | | | | | | | | |
| Store prosjekter | | 3 674 | 4 482 | 0 | 1 573 | 0 | 0 | 2 909 | 0 |
| Åpning etter 2033 | | | | | | | | | |
| Store prosjekter | | 9 648 | 11 771 | 0 | 1 000 | 8 393 | 0 | 1 000 | 1 378 |
| Totalt | | 23 412 | 28 563 | 3 061 | 5 381 | 8 393 | 3 750 | 6 600 | 1 378 |

Tabell 51 Netto nytte av ikke-bundne store prosjekter og utbedringsstrekninger som prioriteres i ramme B i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, og etter 2033, korridor 3. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Samfunns- økonomiske prissatte nyttevirkninger | Samfunns- økonomiske prissatte kostnader | Netto nytte | NNB | NNK |
|------------------------------------|--|---|---|------------------------|--|---|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Netto nytte/ endring offentlig budsjett | Netto nytte/ investering og drift-vdl (ink. mva) |
| Oppstart første periode | | | | | | |
| Store prosjekter | E18/E39 Gartnerløkka - Kolsdalen | 1 038 | 2 377 | -1 339 | -0,7 | -0,4 |
| Store prosjekter | Rv 282 Holmenbrua | 4 259 | 899 | 3 360 | 4,5 | 3,9 |
| Store prosjekter | E134 Dagslett -E18 | 7 004 | 2 495 | 4 509 | 2,2 | 1,2 |
| Store prosjekter | E39 Ålgård - Hove | 10 920 | 3 993 | 6 927 | 2,1 | 1,6 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 42 Gamle Eigerøyveien - Hovlandsveien | 1 | 250 | -248 | -1,2 | -1,0 |
| Sum oppstart første periode | | 23 223 | 10 013 | 13 209 | 1,6 | 1,1 |
| Oppstart andre periode | | | | | | |
| Store prosjekter | | 2 081 | 3 657 | -1 576 | -0,5 | -0,4 |
| Åpning etter 2033 | | | | | | |
| Store prosjekter | | 4 254 | 14 256 | -10 003 | -0,8 | -0,7 |
| Totalt | | 29 557 | 27 927 | 1 631 | 0,1 | 0,1 |

Tabell 52 Andre effekter av ikke-bundne store prosjekter og utbedringsstrekninger som prioriteres i ramme B i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, og etter 2033, korridor 3. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Trafikantnytte for person- transport | Nytte for godstransport | Sparte transportkostnader (mill. kr) | | CO2 (endring direkteutslipp fra transport, drift og vedlikehold i åpningsåret) | Endring drepte og hardt skadde i åpningsåret |
|------------------------------------|--|--|----------------------------|---|--|--|---|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Samfunnets transport- kostnader | Bedrifts- økonomiske transport- kostnader | Tonn CO2-ekv. relativt til 0- alternativ | Endring i antall relativt til 0- alternativ |
| Oppstart første periode | | | | | | | |
| Store prosjekter | E18/E39 Gartnerløkka - Kolsdalen | 502 | 162 | 1 264 | 464 | -830 | -0,08 |
| Store prosjekter | Rv 282 Holmenbrua | 2 415 | 1 016 | 3 034 | 1 496 | -436 | 0,02 |
| Store prosjekter | E134 Dagslett -E18 | 4 469 | 1 026 | 6 157 | 2 171 | -2 254 | -0,30 |
| Store prosjekter | E39 Ålgård - Hove | 5 178 | 2 427 | 7 886 | 4 680 | 1 108 | -0,83 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 42 Gamle Eigerøyveien - Hovlandsveien | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | -0,01 |
| Sum oppstart første periode | | 12 564 | 4 630 | 18 341 | 8 810 | -2 411 | -1,20 |
| Oppstart andre periode | | | | | | | |
| Store prosjekter | | 1 089 | 388 | 1 979 | 835 | 1 348 | -0,16 |
| Åpning etter 2033 | | | | | | | |
| Store prosjekter | | | | 2 933 | 967 | -277 | -0,95 |
| Totalt | | 13 653 | 5 018 | 23 254 | 10 612 | -1 340 | -2,30 |

Korridor 4 Stavanger – Bergen-Ålesund – Trondheim: Ramme B

Tabell 53 Finansiering av ikke-bundne store prosjekter, utbedringsstrekninger og store skredsikringsprosjekter som prioriteres i ramme B i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, og etter 2033, korridor 4. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Investerings- kostnad P50, mill. kr udiskontert eks. mva | Investerings- kostnad P50, mill. kr udiskontert ink. mva | Finansiering (mill. kr udiskontert ink. mva) | | | | | |
|------------------------------------|--|--|--|--|--------------------------|--------------------|----------------------------|---------------------------|------------------------|
| | | | | Stat første periode | Stat andre periode | Stat etter 2033 | Annet første periode | Annet andre periode | Annet etter 2033 |
| Oppstart første periode | | | | | | | | | |
| Store prosjekter | E39 Lønset - Hjelset | 1 093 | 1 334 | 595 | 0 | 0 | 739 | 0 | 0 |
| Store prosjekter | E39 Ådland - Svegatjørn | 30 920 | 37 722 | 1 000 | 22 322 | 0 | 1 000 | 13 400 | 0 |
| Store prosjekter | E39 Ålesund - Molde | 19 951 | 24 340 | 2 500 | 17 840 | 0 | 500 | 3 500 | 0 |
| Store prosjekter | E39 Fjøsanger – Arna – Vågsbotn – Klauvaneset | 15 534 | 18 952 | 214 | 12 422 | 0 | 200 | 6 116 | 0 |
| Utbedringsstrekninger | E39 Hjelset - Bjerkeset | 410 | 500 | 500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Utbedringsstrekninger | E39 Bergsøya - Øygarden | 345 | 421 | 421 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Utbedringsstrekninger | E39 Stormyra - Høgkjølen | 820 | 1 000 | 1 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 9 Setesdal | 410 | 500 | 500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Skred | Rv 13 Byrkjenes | 200 | 244 | 244 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Skred | Rv 13 Vinje- Myrdalstunnel | 275 | 336 | 336 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Skred | Rv 13 Øvsteskedra og Aurskedra | 93 | 113 | 113 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Skred | Rv 13 Kvassdalen | 228 | 278 | 278 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Skred | Rv 13 Skarvabjørg | 320 | 391 | 391 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sum oppstart første periode | | 70 599 | 86 131 | 8 092 | 52 584 | 0 | 2 439 | 23 016 | 0 |
| Oppstart andre periode | | | | | | | | | |
| Utbedringsstrekninger | | 444 | 542 | 0 | 542 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Skred | | 2 407 | 2 937 | 0 | 2 937 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Åpning etter 2033 | | | | | | | | | |
| Store prosjekter | | 51 562 | 62 906 | 0 | 1 000 | 53 700 | 0 | 1 000 | 7 206 |
| Totalt | | 125 013 | 152 516 | 8 092 | 57 063 | 53 700 | 2 439 | 24 016 | 7 206 |

Tabell 54 Netto nytte av ikke-bundne store prosjekter, utbedringsstrekninger og store skredsikringsprosjekter som prioriteres i ramme B i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, og etter 2033, korridor 4. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Samfunns- økonomiske prissatte nyttevirkninger | Samfunns- økonomiske prissatte kostnader | Netto nytte | NNB | NNK |
|------------------------------------|---|---|---|------------------------|--|---|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Netto nytte/ endring offentlig budsjett | Netto nytte/ investering og drift-vdl (ink. mva) |
| Oppstart første periode | | | | | | |
| Store prosjekter | E39 Lønset - Hjelset | 160 | 612 | -452 | -0,9 | -0,4 |
| Store prosjekter | E39 Ådland - Sveгатjørn | 35 761 | 22 110 | 13 652 | 0,7 | 0,3 |
| Store prosjekter | E39 Ålesund - Molde | 13 024 | 17 034 | -4 010 | -0,3 | -0,1 |
| Store prosjekter | E39 Fjøsanger – Arna – Vågsbotn – Klauvaneset | 17 202 | 22 730 | -5 529 | -0,3 | -0,2 |
| Utbedringsstrekninger | E39 Hjelset - Bjerkeset | 166 | 439 | -273 | -0,7 | -0,6 |
| Utbedringsstrekninger | E39 Bergsøya - Øygarden | 7 | 363 | -356 | -1,2 | -1,0 |
| Utbedringsstrekninger | E39 Stormyra - Høgkjølen | 73 | 904 | -831 | -1,1 | -0,9 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 9 Setesdal | 86 | 452 | -365 | -1,0 | -0,8 |
| Skred | Rv 13 Byrkjenes | 369 | 218 | 151 | 0,8 | 0,7 |
| Skred | Rv 13 Vinje- Myrdalstunnel | 13 | 338 | -325 | -1,2 | -0,9 |
| Skred | Rv 13 Øvsteskreda og Aurskreda | 7 | 100 | -93 | -1,1 | -0,9 |
| Skred | Rv 13 Kvassdalen | 23 | 249 | -226 | -1,1 | -0,9 |
| Skred | Rv 13 Skarvabjørg | 77 | 418 | -341 | -1,0 | -0,8 |
| Sum oppstart første periode | | 66 968 | 65 967 | 1 002 | 0,0 | 0,0 |
| Oppstart andre periode | | | | | | |
| Utbedringsstrekninger | | 12 | 476 | -465 | -1,2 | -1,0 |
| Skred | | 581 | 2 831 | -2 250 | -1,0 | -0,8 |
| Åpning etter 2033 | | | | | | |
| Store prosjekter | | 7 099 | 38 833 | -31 734 | -1,0 | -0,7 |
| Totalt | | 74 660 | 108 107 | -33 447 | -0,4 | -0,2 |

Tabell 55 Andre effekter av ikke-bundne store prosjekter, utbedringsstrekninger og store skredsikringsprosjekter som prioriteres i ramme B i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, og etter 2033, korridor 4. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Trafikantnytte for person-transport | Nytte for godstransport | Sparte transportkostnader (mill. kr) | | CO2 (endring direkteutslipp fra transport, drift og vedlikehold i åpningsåret) | Endring drepte og hardt skadde i åpningsåret |
|------------------------------------|---|-------------------------------------|-------------------------|--------------------------------------|--|--|--|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Samfunnets transportkostnader | Bedrifts-økonomiske transportkostnader | Tonn CO2-ekv. relativt til 0-alternativ | Endring i antall relativt til 0-alternativ |
| Oppstart første periode | | | | | | | |
| Store prosjekter | E39 Lønset - Hjelset | -124 | 12 | 451 | 77 | -8 | -0,20 |
| Store prosjekter | E39 Ådland - Svegatjørn | 13 307 | 1 025 | 28 513 | 2 822 | -70 312 | -0,33 |
| Store prosjekter | E39 Ålesund - Molde | 5 428 | 2 443 | 16 957 | 3 512 | 3 817 | -0,35 |
| Store prosjekter | E39 Fjøsanger – Arna – Vågsbotn – Klauvaneset | 8 993 | 3 322 | 14 858 | 6 036 | 5 126 | -1,19 |
| Utbedringsstrekninger | E39 Hjelset - Bjerkeset | 80 | 44 | 130 | 64 | 160 | -0,12 |
| Utbedringsstrekninger | E39 Bergsøya - Øygarden | 3 | 0 | 3 | 1 | 11 | -0,01 |
| Utbedringsstrekninger | E39 Stormyra - Høggjølen | 30 | 19 | 48 | 25 | 16 | -0,06 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 9 Setesdal | 31 | 42 | 74 | 48 | 24 | -0,02 |
| Skred | Rv 13 Byrkjenes | 64 | 44 | 115 | 57 | -54 | -0,46 |
| Skred | Rv 13 Vinje- Myrdalstunnel | 6 | 2 | 8 | 3 | -10 | -0,02 |
| Skred | Rv 13 Øvsteskreda og Aurskreda | -1 | 3 | 2 | 4 | 0 | 0,00 |
| Skred | Rv 13 Kvassdalen | 2 | 4 | 6 | 4 | 4 | -0,05 |
| Skred | Rv 13 Skarvabjørg | 23 | 39 | 63 | 42 | -17 | -0,01 |
| Sum oppstart første periode | | 27 840 | 7 000 | 61 228 | 12 695 | -61 243 | -2,80 |
| Oppstart andre periode | | | | | | | |
| Utbedringsstrekninger | | 3 | 2 | 5 | 3 | 20 | -0,02 |
| Skred | | 114 | 197 | 295 | 217 | -421 | -0,46 |
| Åpning etter 2033 | | | | | | | |
| Store prosjekter | | 3 529 | 821 | 10 704 | 1 610 | 5 116 | -0,54 |
| Totalt | | 31 486 | 8 021 | 72 233 | 14 525 | -56 528 | -3,82 |

Korridor 5 Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florøy: Ramme B

Tabell 56 Finansiering av ikke-bundne store prosjekter, utbedringsstrekninger og store skredsikringsprosjekter som prioriteres i ramme B i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, og etter 2033, korridor 5. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Investerings- kostnad P50, mill. kr udiskontert eks. mva | Investerings- kostnad P50, mill. kr udiskontert ink. mva | Finansiering (mill. kr udiskontert ink. mva) | | | | | | |
|------------------------------------|----------------------------------|--|--|--|--------------------------|--------------------|----------------------------|---------------------------|------------------------|--|
| | | | | Stat første periode | Stat andre periode | Stat etter 2033 | Annet første periode | Annet andre periode | Annet etter 2033 | |
| Oppstart første periode | | | | | | | | | | |
| Store prosjekter | E134 Saggrenda - Elgsjø | 1 831 | 2 234 | 1 234 | 0 | 0 | 1 000 | 0 | 0 | |
| Store prosjekter | E16 Skaret-Hønefoss | 10 103 | 12 326 | 3 600 | 4 206 | 0 | 2 260 | 2 260 | 0 | |
| Store prosjekter | E134 Røldal - Seljestad | 2 509 | 3 061 | 2 535 | 0 | 0 | 526 | 0 | 0 | |
| Store prosjekter | Rv 36 Skjelsvik - Skyggestein | 4 339 | 5 294 | 200 | 2 594 | 0 | 500 | 2 000 | 0 | |
| Utbedringsstrekninger | E16 Kvamskleiva - Øye | 302 | 369 | 369 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Utbedringsstrekninger | E16 Bjørgo - Fagernes sør | 345 | 421 | 421 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Utbedringsstrekninger | Rv 41 Treungen - Vrådal | 216 | 263 | 263 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Utbedringsstrekninger | E134 Helganeskrysset - arm Husøy | 107 | 130 | 130 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Utbedringsstrekninger | Rv 7 Ørgenvika - Svenkerud | 656 | 800 | 500 | 300 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Utbedringsstrekninger | Rv 52 Gol - Vestland gr | 371 | 453 | 453 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Skred | Rv 5 Erdal - Naustdal | 1 727 | 2 107 | 508 | 1 599 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Skred | Rv 13 Lovraeidet - Rødsliane | 734 | 896 | 200 | 696 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Sum oppstart første periode | | 23 241 | 28 354 | 10 413 | 9 395 | 0 | 4 286 | 4 260 | 0 | |
| Oppstart andre periode | | | | | | | | | | |
| Store prosjekter | | 8 107 | 9 890 | 0 | 8 559 | 0 | 0 | 1 331 | 0 | |
| Utbedringsstrekninger | | 82 | 100 | 0 | 100 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Skred | | 807 | 984 | 0 | 984 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Åpning etter 2033 | | | | | | | | | | |
| Skred | | 11 219 | 13 687 | 500 | 6 799 | 4 188 | 200 | 2 000 | 0 | |
| Totalt | | 43 455 | 53 015 | 10 913 | 25 837 | 4 188 | 4 486 | 7 591 | 0 | |

Tabell 57 Netto nytte av ikke-bundne store prosjekter, utbedringsstrekninger og store skredsikringsprosjekter som prioriteres i ramme B i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, og etter 2033, korridor 5. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Samfunns- økonomiske prissatte nyttevirkninger | Samfunns- økonomiske prissatte kostnader | Netto nytte | NNB | NNK |
|------------------------------------|----------------------------------|---|---|------------------------|--|---|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Netto nytte/ endring offentlig budsjett | Netto nytte/ investering og drift-vdl (ink. mva) |
| Oppstart første periode | | | | | | |
| Store prosjekter | E134 Saggrenda - Elgsjø | 825 | 1 038 | -213 | -0,2 | -0,1 |
| Store prosjekter | E16 Skaret-Hønefoss | 7 220 | 11 168 | -3 948 | -0,4 | -0,3 |
| Store prosjekter | E134 Røldal - Seljestad | 1 625 | 2 242 | -617 | -0,3 | -0,2 |
| Store prosjekter | Rv 36 Skjelsvik - Skyggestein | 11 955 | 5 119 | 6 836 | 1,6 | 1,3 |
| Utbedringsstrekninger | E16 Kvamskleiva - Øye | 15 | 322 | -307 | -1,1 | -0,9 |
| Utbedringsstrekninger | E16 Bjørge - Fagernes sør | 173 | 359 | -186 | -0,6 | -0,5 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 41 Treungen - Vrådal | 40 | 196 | -156 | -1,0 | -0,8 |
| Utbedringsstrekninger | E134 Helganeskrysset - arm Husøy | 17 | 116 | -99 | -1,0 | -0,8 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 7 Ørgenvika - Svenkerud | 45 | 819 | -774 | -1,1 | -0,9 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 52 Gol - Vestland gr | 24 | 410 | -386 | -1,1 | -0,9 |
| Skred | Rv 5 Erdal - Naustdal | 583 | 2 011 | -1 427 | -0,9 | -0,7 |
| Skred | Rv 13 Lovraeidet - Rødsliane | 102 | 936 | -833 | -1,1 | -0,9 |
| Sum oppstart første periode | | 22 626 | 24 737 | -2 111 | -0,1 | -0,1 |
| Oppstart andre periode | | | | | | |
| Store prosjekter | | 3 829 | 9 849 | -6 020 | -0,7 | -0,5 |
| Utbedringsstrekninger | | 0 | 85 | -85 | -1,2 | -1,0 |
| Skred | | 16 | 1 049 | -1 033 | -1,2 | -1,0 |
| Åpning etter 2033 | | | | | | |
| Skred | | 1 350 | 13 801 | -12 451 | -1,1 | -0,8 |
| Totalt | | 27 821 | 49 521 | -21 700 | -0,5 | -0,4 |

Tabell 58 Andre effekter av ikke-bundne store prosjekter, utbedringsstrekninger og store skredsikringsprosjekter som prioriteres i ramme B i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, og etter 2033, korridor 5. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Trafikantnytte for person-transport | Nytte for godstransport | Sparte transportkostnader (mill. kr) | | CO2 (endring direkteutslipp fra transport, drift og vedlikehold i åpningsåret) | Endring drepte og hardt skadde i åpningsåret |
|------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|--------------------------------------|---|--|--|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Samfunnets transport-kostnader | Bedrifts-økonomiske transport-kostnader | Tonn CO2-ekv. relativt til 0-alternativ | Endring i antall relativt til 0-alternativ |
| Oppstart første periode | | | | | | | |
| Store prosjekter | E134 Saggrenda - Elgsjø | 202 | 59 | 1 266 | 247 | 426 | -0,33 |
| Store prosjekter | E16 Skaret-Hønefoss | 3 133 | 1 728 | 6 160 | 2 524 | 3 193 | -1,04 |
| Store prosjekter | E134 Røldal - Seljestad | 252 | 580 | 1 660 | 651 | -387 | -0,06 |
| Store prosjekter | Rv 36 Skjelsvik - Skyggestein | 4 924 | 3 239 | 9 095 | 5 156 | 3 731 | -0,32 |
| Utbedringsstrekninger | E16 Kvamskleiva - Øye | 4 | 0 | 5 | 1 | 11 | -0,04 |
| Utbedringsstrekninger | E16 Bjørge - Fagernes sør | 127 | 38 | 172 | 65 | 168 | -0,05 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 41 Treungen - Vrådal | 11 267 | 22 | 33 | 24 | -32 | -0,01 |
| Utbedringsstrekninger | E134 Helganeskrysset - arm Husøy | 9 | 8 | 16 | 10 | -10 | 0,00 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 7 Ørgenvika - Svenkerud | 6 | 17 | 22 | 18 | -33 | -0,06 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 52 Gol - Vestland gr | 2 | 0 | 2 | 0 | 2 | -0,07 |
| Skred | Rv 5 Erdal - Naustdal | 118 | 102 | 213 | 122 | -73 | -0,61 |
| Skred | Rv 13 Lovraeidet - Rødsliane | 36 | 55 | 83 | 61 | -213 | -0,01 |
| Sum oppstart første periode | | 20 080 | 5 848 | 18 726 | 8 880 | 6 783 | -2,60 |
| Oppstart andre periode | | | | | | | |
| Store prosjekter | | 1 433 | 1 241 | 3 701 | 1 402 | -2 481 | -0,43 |
| Utbedringsstrekninger | | 1 | 0 | 1 | 0 | 5 | 0,00 |
| Skred | | 21 | 27 | 49 | 32 | 0 | -0,01 |
| Åpning etter 2033 | | | | | | | |
| Skred | | 1 118 | -67 | 2 186 | 261 | -2 220 | -0,38 |
| Totalt | | 22 653 | 7 048 | 24 662 | 10 574 | 2 087 | -3,42 |

Korridor 6 Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund: Ramme B

Tabell 59 Finansiering av ikke-bundne store prosjekter, utbedringsstrekninger og store skredsikringsprosjekter som prioriteres i ramme B i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, korridor 6. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Investerings-kostnad P50, mill. kr udiskontert eks. mva | Investerings-kostnad P50, mill. kr udiskontert ink. mva | Finansiering (mill. kr udiskontert ink. mva) | | | | | |
|--------------------------------|---|---|---|--|--------------------|-----------------|----------------------|---------------------|------------------|
| | | | | Stat første periode | Stat andre periode | Stat etter 2033 | Annet første periode | Annet andre periode | Annet etter 2033 |
| Oppstart første periode | | | | | | | | | |
| Store prosjekter | Rv 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundr | 1 666 | 2 032 | 686 | 0 | 0 | 1 346 | 0 | 0 |
| Store prosjekter | E136 Stuguflaten - Raudstøl | 432 | 527 | 527 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Store prosjekter | E136 Flatmark- Monge- Marstein | 1 166 | 1 422 | 1 422 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Store prosjekter | E136 Breivika - Lerstad (Bypakke Ålesund) | 1 658 | 2 023 | 445 | 0 | 0 | 1 578 | 0 | 0 |
| Store prosjekter | Rv 4 Gjøvik sør - Mjøsbrua | 4 523 | 5 518 | 500 | 3 327 | 0 | 500 | 1 191 | 0 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 3 Østerdalen | 1 066 | 1 300 | 800 | 500 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sum første periode | | 10 510 | 12 822 | 4 380 | 3 827 | 0 | 3 424 | 1 191 | 0 |
| Oppstart andre periode | | | | | | | | | |
| Store prosjekter | | 4 364 | 5 324 | 0 | 4 096 | 0 | 0 | 1 228 | 0 |
| Utbedringsstrekninger | | 884 | 1 078 | 0 | 1 078 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Totalt | | 15 757 | 19 224 | 4 380 | 9 001 | 0 | 3 424 | 2 419 | 0 |

Tabell 60 Netto nytte av ikke-bundne store prosjekter, utbedringsstrekninger og store skredsikringsprosjekter som prioriteres i ramme B i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, korridor 6. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Samfunns- økonomiske prissatte nyttevirkninger | Samfunns- økonomiske prissatte kostnader | Netto nytte | NNB | NNK |
|--------------------------------|---|---|---|------------------------|--|---|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Netto nytte/ endring offentlig budsjett | Netto nytte/ investering og drift-vdl (ink. mva) |
| Oppstart første periode | | | | | | |
| Store prosjekter | Rv 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken | 457 | 903 | -447 | -0,6 | -0,2 |
| Store prosjekter | E136 Stuguflaten - Raudstøl | 10 | 337 | -327 | -1,2 | -1,0 |
| Store prosjekter | E136 Flatmark- Monge- Marstein | 394 | 1 366 | -972 | -0,9 | -0,7 |
| Store prosjekter | E136 Breivika - Lerstad (Bypakke Ålesund) | -87 | 1 223 | -1 310 | -1,3 | -0,5 |
| Store prosjekter | Rv 4 Gjøvik sør - Mjøsbrua | 2 656 | 3 845 | -1 189 | -0,4 | -0,2 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 3 Østerdalen | 1 320 | 1 075 | 246 | 0,3 | 0,2 |
| Sum første periode | | 4 750 | 8 750 | -4 000 | -0,5 | -0,3 |
| Oppstart andre periode | | | | | | |
| Store prosjekter | | 897 | 4 240 | -3 343 | -0,9 | -0,7 |
| Utbedringsstrekninger | | 99 | 833 | -734 | -1,1 | -0,9 |
| Totalt | | 5 746 | 13 822 | -8 076 | -0,7 | -0,4 |

Tabell 61 Andre effekter av ikke-bundne store prosjekter, utbedringsstrekninger og store skredsikringsprosjekter som prioriteres i ramme B i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, korridor 6. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Trafikantnytte for person- transport | Nytte for godstransport | Sparte transportkostnader (mill. kr) | | CO2 (endring direkteutslipp fra transport, drift og vedlikehold i åpningsåret) | Endring drepte og hardt skadde i åpningsåret |
|--------------------------------|---|--|----------------------------|---|--|--|---|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Samfunnets transport- kostnader | Bedrifts- økonomiske transport- kostnader | Tonn CO2-ekv. relativt til 0- alternativ | Endring i antall relativt til 0- alternativ |
| Oppstart første periode | | | | | | | |
| Store prosjekter | Rv 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken | -121 | 180 | 1 322 | 313 | -346 | -0,46 |
| Store prosjekter | E136 Stuguflaten - Raudstøl | 3 | 2 | 6 | 2 | 45 | -0,04 |
| Store prosjekter | E136 Flatmark- Monge- Marstein | 84 | 189 | 265 | 198 | -175 | -0,04 |
| Store prosjekter | E136 Breivika - Lerstad (Bypakke Ålesund) | -474 | 144 | 952 | 305 | -193 | -0,23 |
| Store prosjekter | Rv 4 Gjøvik sør - Mjøsbrua | 785 | 323 | 2 671 | 610 | -121 | -0,55 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 3 Østerdalen | 810 | 385 | 1 217 | 526 | 635 | -0,18 |
| Sum første periode | | 1 086 | 1 223 | 6 432 | 1 954 | -155 | -1,50 |
| Oppstart andre periode | | | | | | | |
| Store prosjekter | | 295 | 126 | 955 | 265 | -61 | -0,15 |
| Utbedringsstrekninger | | 23 | 10 | 33 | 16 | 29 | -0,19 |
| Totalt | | 1 403 | 1 360 | 7 419 | 2 236 | -187 | -1,84 |

Korridor 7 Trondheim – Bodø med armer til svenskegrensen: Ramme B

Tabell 62 Finansiering av ikke-bundne store prosjekter og utbedringsstrekninger som prioriteres i ramme B i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, og etter 2033, korridor 7. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Investeringskostnad P50, mill. kr udiskontert eks. mva | Investeringskostnad P50, mill. kr udiskontert ink. mva | Finansiering (mill. kr udiskontert ink. mva) | | | | | |
|------------------------------------|--------------------------------|--|--|--|--------------------|-----------------|----------------------|---------------------|------------------|
| | | | | Stat første periode | Stat andre periode | Stat etter 2033 | Annet første periode | Annet andre periode | Annet etter 2033 |
| Oppstart første periode | | | | | | | | | |
| Store prosjekter | E6 Selli - Asp | 480 | 585 | 585 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Store prosjekter | Rv 80 Adkomst ny Bodø Lufthavn | 605 | 738 | 738 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 80 Sandvika - Sagelva | 351 | 428 | 428 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Utbedringsstrekninger | E6 Grong- Nordland | 2 634 | 3 213 | 1 554 | 1 659 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sum oppstart første periode | | 4 069 | 4 964 | 3 305 | 1 659 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Oppstart andre periode | | | | | | | | | |
| Utbedringsstrekninger | | 276 | 337 | 0 | 337 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Åpning etter 2033 | | | | | | | | | |
| Store prosjekter | | 1 468 | 1 791 | 0 | 500 | 1 291 | 0 | 0 | 0 |
| Totalt | | 5 813 | 7 092 | 3 305 | 2 496 | 1 291 | 0 | 0 | 0 |

Tabell 63 Netto nytte av ikke-bundne store prosjekter og utbedringsstrekninger som prioriteres i ramme B i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, og etter 2033, korridor 7. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Samfunnsøkonomiske prissatte nyttevirksomheter | Samfunnsøkonomiske prissatte kostnader | Netto nytte | NNB | NNK |
|------------------------------------|--------------------------------|--|--|---------------------|--|--|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Netto nytte/ endring offentlig budsjet | Netto nytte/ investering og drift-vdl (ink. mva) |
| Oppstart første periode | | | | | | |
| Store prosjekter | E6 Selli - Asp | 693 | 554 | 139 | 0,3 | 0,2 |
| Store prosjekter | Rv 80 Adkomst ny Bodø Lufthavn | 185 | 288 | -104 | -0,4 | -0,3 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 80 Sandvika - Sagelva | 138 | 367 | -229 | -0,7 | -0,6 |
| Utbedringsstrekninger | E6 Grong- Nordland | 832 | 2 035 | -1 203 | -0,7 | -0,6 |
| Sum oppstart første periode | | 1 847 | 3 244 | -1 396 | -1,4 | -1,1 |
| Oppstart andre periode | | | | | | |
| Utbedringsstrekninger | | 89 | 287 | -198 | -0,8 | -0,7 |
| Åpning etter 2033 | | | | | | |
| Store prosjekter | | 981 | 1 627 | -646 | -0,5 | -0,4 |
| Totalt | | 2 917 | 5 157 | -2 240 | -0,5 | -0,4 |

Tabell 64 Andre effekter av ikke-bundne store prosjekter og utbedringsstrekninger som prioriteres i ramme B i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, og etter 2033, korridor 7. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Trafikantnytte for persontransport | Nytte for godstransport | Sparte transportkostnader (mill. kr) | | CO2 (endring direkteutslipp fra transport, drift og vedlikehold i åpningsåret) | Endring drepte og hardt skadde i åpningsåret |
|------------------------------------|--------------------------------|------------------------------------|-------------------------|--------------------------------------|--|--|--|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Samfunnets transportkostnader | Bedrifts-økonomiske transportkostnader | Tonn CO2-ekv. relativt til 0-alternativ | Endring i antall relativt til 0-alternativ |
| Oppstart første periode | | | | | | | |
| Store prosjekter | E6 Selli - Asp | 277 | 175 | 444 | 237 | 16 | -0,13 |
| Store prosjekter | Rv 80 Adkomst ny Bodø Lufthavn | 145 | 0 | 155 | 3 | 87 | 0,01 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 80 Sandvika - Sagelva | 50 | 38 | 90 | 50 | 46 | -0,04 |
| Utbedringsstrekninger | E6 Grong- Nordland | 191 | 294 | 495 | 338 | 294 | 0 |
| Sum oppstart første periode | | 663 | 508 | 1 183 | 628 | 443 | -0,57 |
| Oppstart andre periode | | | | | | | |
| Utbedringsstrekninger | | 16 | 38 | 53 | 41 | -54 | -0,02 |
| Åpning etter 2033 | | | | | | | |
| Store prosjekter | | 431 | 233 | 638 | 308 | -585 | -0,02 |
| Totalt | | 1 110 | 779 | 1 873 | 978 | -196 | -0,60 |

Korridor 8 Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland: Ramme B

Tabell 65 Finansiering av ikke-bundne store prosjekter, utbedringsstrekninger og store skredsikringsprosjekter som prioriteres i ramme B i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, og etter 2033, korridor 8. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Investeringskostnad P50, mill. kr udiskontert eks. mva | Investeringskostnad P50, mill. kr udiskontert ink. mva | Finansiering (mill. kr udiskontert ink. mva) | | | | | |
|-------------------------------------|--|--|--|--|--------------------|-----------------|----------------------|---------------------|------------------|
| | | | | Stat første periode | Stat andre periode | Stat etter 2033 | Annet første periode | Annet andre periode | Annet etter 2033 |
| Oppstart første periode | | | | | | | | | |
| Store prosjekter | E8 Sørbotn - Laukslett | 1 632 | 1 991 | 1 991 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Store prosjekter | Rv 862/E8 Tverrforbindelsen Tromsø | 1 598 | 1 949 | 50 | 729 | 0 | 50 | 1 120 | 0 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 94 Akkarfjord- Jansvatnet | 566 | 690 | 690 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 94 Mollstrand - Grøtnes | 246 | 300 | 300 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Skred | E10 Nappstraumen-Å | 959 | 1 170 | 1 170 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| OPS prosjekt | E10/Rv 85 Tjeldsund-Gulles fjordbotn-Langvassbukta | 7 687 | 9 378 | 1 500 | 6 638 | 0 | 500 | 740 | 0 |
| Sum, oppstart første periode | | 12 687 | 15 478 | 5 701 | 7 367 | 0 | 550 | 1 860 | 0 |
| Oppstart andre periode | | | | | | | | | |
| Utbedringsstrekninger | | 1 661 | 2 026 | 0 | 2 026 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Skred | | 1 780 | 2 172 | 0 | 2 172 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Åpning etter 2033 | | | | | | | | | |
| Store prosjekter | | 6 089 | 7 429 | 0 | 1 500 | 5 929 | 0 | 0 | 0 |
| Totalt | | 22 217 | 27 105 | 5 701 | 13 065 | 5 929 | 550 | 1 860 | 0 |

Tabell 66 Netto nytte av ikke-bundne store prosjekter, utbedringsstrekninger og store skredsikringsprosjekter som prioriteres i ramme B i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, og etter 2033, korridor 8. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Samfunns- økonomiske prissatte nyttevirkninger | Samfunns- økonomiske prissatte kostnader | Netto nytte | NNB | NNK |
|-------------------------------------|--|---|---|------------------------|--|---|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Netto nytte/ endring offentlig budsjett | Netto nytte/ investering og drift-vdl (ink. mva) |
| Oppstart første periode | | | | | | |
| Store prosjekter | E8 Sørbotn - Laukslett | 1 535 | 1 896 | -361 | -0,2 | -0,2 |
| Store prosjekter | Rv 862/E8 Tverrforbindelsen Tromsø | 249 | 2 242 | -1 993 | -1,1 | -0,9 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 94 Akkarfjord- Jansvatnet | 83 | 710 | -627 | -1,1 | -0,9 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 94 Mollstrand - Grøtnes | 78 | 312 | -233 | -0,9 | -0,7 |
| Skred | E10 Nappstraumen-Å | 383 | 1 145 | -762 | -0,8 | -0,7 |
| OPS prosjekt | E10/Rv 85 Tjeldsund-Gullesfjordbotn- Langvassbukt | 4 905 | 8 479 | -3 574 | -0,5 | -0,3 |
| Sum, oppstart første periode | | 7 234 | 14 784 | -7 550 | -0,6 | -0,5 |
| Oppstart andre periode | | | | | | |
| Utbedringsstrekninger | | 1 143 | 1 394 | -251 | -0,2 | -0,2 |
| Skred | | 45 | 2 401 | -2 356 | -1,2 | -1,0 |
| Åpning etter 2033 | | | | | | |
| Store prosjekter | | 630 | 2 243 | -1 613 | -0,9 | -0,7 |
| Totalt | | 9 052 | 20 822 | -11 770 | -0,1 | -0,1 |

Tabell 67 Andre effekter av ikke-bundne store prosjekter, utbedringsstrekninger og store skredsikringsprosjekter som prioriteres i ramme B i første seksårsperiode og ferdigstilles i planperioden, og etter 2033, korridor 8. Mill. 2021-kr

| Type tiltak | Prosjekt | Trafikantnytte for person- transport | Nytte for godstransport | Sparte transportkostnader (mill. kr) | | CO2 (endring direkteutslipp fra transport, drift og vedlikehold i åpningsåret) | Endring drepte og hardt skadde i åpningsåret |
|-------------------------------------|--|--|----------------------------|---|--|--|---|
| | | Mill. kr diskontert | Mill. kr diskontert | Samfunnets transport- kostnader | Bedrifts- økonomiske transport- kostnader | Tonn CO2-ekv. relativt til 0- alternativ | Endring i antall relativt til 0- alternativ |
| Oppstart første periode | | | | | | | |
| Store prosjekter | E8 Sørbotn - Laukslett | 884 | 172 | 1 009 | 318 | -200 | -0,16 |
| Store prosjekter | Rv 862/E8 Tverrforbindelsen Tromsø | 278 | 6 | 288 | 68 | 1 | 0,01 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 94 Akkarfjord- Jansvatnet | 49 | 24 | 68 | 32 | -88 | 0,00 |
| Utbedringsstrekninger | Rv 94 Mollstrand - Grøtnes | 5 | 27 | 31 | 32 | -61 | 0,00 |
| Skred | E10 Nappstraumen-Å | 129 | 164 | 297 | 182 | -128 | 0,00 |
| OPS prosjekt | E10/Rv 85 Tjeldsund-Gullesfjordbotn- Langvassbukt | 2 278 | 1 147 | 4 872 | 1 363 | -2 332 | -0,11 |
| Sum, oppstart første periode | | 3 623 | 1 541 | 6 565 | 1 995 | -2 808 | -0,27 |
| Oppstart andre periode | | | | | | | |
| Utbedringsstrekninger | | 273 | 304 | 555 | 378 | -296 | -0,06 |
| Skred | | 44 | 52 | 92 | 56 | -86 | -0,02 |
| Åpning etter 2033 | | | | | | | |
| Store prosjekter | | 209 | 187 | 361 | 216 | -840 | -0,03 |
| Totalt | | 4 150 | 2 083 | 7 573 | 2 645 | -4 030 | -0,38 |

Samlet vurdering av ramme B

I tillegg til de 14 store prosjektene som prioriteres innenfor ramme A, medfører økte rammer i ramme B at ytterligere 11 store prosjekter, 16 utbedringsstrekninger som kan prioriteres, med

oppstart første seksårsperiode. Ytterligere 9 skredsikringsprosjekter startes også opp i tillegg til skredsikringsprosjektene som er beskrevet i ramme A.

Netto nytte

Store prosjekter gir en total negativ netto nytte på 2 mrd. kr. Utbedringsstrekninger har en total negativ netto nytt på 7,9 mrd. kr. Prosjektene i Ramme B har en total negativ nytte på om lag 19,6 mrd. kr. For ramme B er det korridor 3 som har det mest positive netto nytten, for prosjektene som er prioritert i første periode på om lag 13 mrd. kr. OPS-prosjektet E18/Rv 85 Tjeldsund – Gullfjordbotn – Langvassbukta har en negativ netto nytte på 3,5 mrd. kr.

Transportkostnader

Totalt reduseres transportkostnadene med om lag 160 mrd. kr. Det er prosjektene som er prioritert i korridor 4 som gir den største reduksjonen. Reduksjonen i de samfunnsmessige transportkostnadene er på i overkant av 120 mrd. kr. Reduksjonen i de bedriftsøkonomiske kostnadene for næringslivet er på om lag 37 mrd. kr. Utbedringsstrekningene gir mindre bidrag til endringer i transportkostnader. For OPS-prosjektet er det en reduksjon i samfunnets transportkostnader på 4,8 mrd. kr og de bedriftsøkonomiske kostnadene på 1,4 mrd. kr.

CO₂

De prioriterte tiltakene som inkluderes i ramme A gir en reduksjon i CO₂ på i overkant av 57 000 tonn CO₂ fra transport og drift og vedlikehold i åpningsåret. Hovedbidraget er kommet fra korridor 4, hvor den største reduksjonen er på strekningen E39 Ådland – Svevatjørn. OPS-prosjektet gir 2,3 mrd. tonn i reduksjon i CO₂-utslipp.

Drepte og hardt skadde

Totalt er det beregnet en reduksjon i antall drepte og hardt skadde på i overkant av 11 personer i åpningsåret. Store prosjekter gir det største bidraget til reduksjonen. Reduksjon i antall drepte og hardt skadde på OPS-prosjektet er på 0,11.

Skredsikring

Skredsikringsprosjektene som kommer innenfor ramme B har en negativ netto nytte på ca. 19,6 mrd. kr. Tiltakene er i områder med mindre trafikk og har mindre reisetidsinnkortinger. Prosjektene gir dermed mindre reduksjoner i transportkostnader enn en del av de større prosjektene under post 30.

Virkinger av prosjekter etter 2033

For ramme B er det en negativ netto nytte på om lag 56 mrd. kr på prosjekter som åpner etter 2033.

Prosjektet har sparte transportkostnader for samfunnet på 16 mrd. kr og sparte bedriftsøkonomiske kostnader på om lag 3,3 mrd. kr. CO₂ utslippet øker med 1,1 mrd. tonn, og det er beregnet en reduksjon i drepte og hardt skadde på 1,9.

Ikke prissatte virkninger

Vi har vurdert ikke prissatte virkninger i første seksårsperiode. Det rapporteres på om prosjektene har kritisk negativ (- - -), svært stor negativ (- -) eller stor negativ konsekvens (-) for naturmangfold, landskapsbilde, friluftsliv/ by- og bygdeliv, kulturarv og naturressurser.

Tabellen nedenfor viser hvordan de prioriterte prosjektene i første seksårsperiode er vurdert for ikke prissatte konsekvenser. Det er usikkerhet rundt vurdering av disse virkningene for enkelte av strekningene hvor konsekvensutredning foreløpig ikke er godkjent.

Tabell 68 Ikke prissatte virkninger for prioriterte prosjekter i første seksårsperiode

| Prosjektnavn/strekningsnavn | Natur- mangfold | Landskaps- bilde | Friluftsliv/by- og bygdeliv | Kulturarv | Natur- ressurser |
|---|--------------------|---------------------|--------------------------------|-----------|---------------------|
| Rv 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken | | | | | |
| E136 Stuguflåten – Raudstøl | | | | | |
| E39 Lønset – Hjelset | - | - | | | - |
| E6 Selli – Asp | - | - | | | - |
| E8 Sørbotn – Laukslett | -- | --- | | -- | -- |
| E134 Saggrenda – Elgsjø | -- | | | | |
| E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen | | | | | |
| E18 Retvet – Vinterbro | | -- | | | --- |
| E16 Fellesprosjektet + Skaret – Høggkastet.* | | | | | |
| E136 Flatmark –Marstein | | -- | | | |
| E136 Breivika – Lerstad (Bypakke Ålesund) | | | | | |
| Rv 22 Glommakryssing | --- | -- | -- | --/--- | -- |
| Rv 282 Holmenbrua | | | | | -- |
| E134 Røldal – Seljestad | | | | -- | |
| Rv 80 Adkomst ny Bodø Lufthavn | | | | | |
| E39 Ådland – Svegatjønn | -/-- | --/--- | --/--- | --/--- | --/--- |
| E39 Ålesund – Molde | | | | | |
| Rv 4 Gjøvik sør – Mjøsbrua | -- | --- | -- | -- | --- |
| E134 Dagslett – E18 | ---(-) | -- | -- | --- | ---- |
| Rv 36 Skjelsvik – Skyggestein | --- | -- | | | -- |
| E39 Ålgård – Hove | -- | -- | -- | --- | --- |
| E16 Nymoan – Eggemoen | -- | -- | -- | -- | --- |
| E39 Fjøsanger – Arna – Vågsbotn – Klauvaneset | -- | | | -- | -- |
| Rv 862/E8 Tverrforbindelsen Tromsø | | | | | |

* Oppgis av Jernbanedirektoratet?

** Prosjektstrekning betydelig lengre i NTP 2022-2033 enn NTP 2018-2029

** *Prosjektet omfattet ikke strekningen Fjøsanger-Arna i NTP 2018-2029.

Alle prosjektene er vurdert opp mot kriteriene beskrevet før tabellen. Årsaken til at mange celler er tomme i tabellen er at det kun er kritisk negativ, svært stor negativ eller stor negativ konsekvens som skulle angis.

7. VIRKINGER PÅ INDIKATORER I MÅLSTRUKTUREN

I tilleggssoppdrag av 23. juni 2020 fra Samferdselsdepartementet fremgår det hvilke indikatorer som inngår i målstrukturen for NTP 2022-2033. Nedenfor er en beskrivelse av samlet virkning på de ulike indikatorene.

7.1. Oppetid

Oppetid for en strekning er formelt definert som summen av utstrekning og varighet på alle stengninger for en tidsperiode, dividert på total lengde av strekningen og tidsperioden. Dette vil gi en oppetidsverdi i prosent, hvor alt over 99 pst. typisk regnes som «god oppetid»

Stengninger deles inn i fem kategorier ut fra årsak for redusert oppetid: veiarbeid, vær, ulykker, annet og ukjent årsak, hvorav veiarbeid generelt er dominerende årsak til redusert oppetid. I tabellen har vi derfor valgt å fokusere på hvor mye stengninger fra denne kategorien reduserer oppetiden».

Det er lagt inn oppetidstall på de prosjektene/strekningene hvor dette har vært mulig å ta ut fra verktøyet SAGA.

Tabell 69 Oppetid på strekninger med prioriterte prosjekter som starter første seksårsperiode

| Store prosjekter, ramme B | Total oppetid (utvalgte prosjekter) Kilde: SAGA | Veiarbeid (%-vis bidrag til redusert oppetid) Kilde: SAGA | Dagens situasjon | Prosjektene virkninger |
|--|--|--|--|---|
| Rv 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud – Almeningsdelet – Lygnebakken | | | | <ul style="list-style-type: none"> - Styrket regularitet gjennom standardheving på vei - Sanering av avkjørsler og fjerning av ulykkesutsatte kurver styrker trafiksikkerheten - Forbikjøringsstrekninger ifm. stigninger - Kapasitetsøkning på veinettet |
| E136 Stuguflåten – Raudstøl | 99,9 | | Dårlig fremkommelighet vinterstid | Utretting av kurvatur gjør at vogntog lettere kan holde fremdrift. Krabbefelt gjør at det vil være mulig med forbikjøring om det blir stopp. |
| E39 Lønset – Hjelset | 99,9 | 26,8 | Trafikkuhell uten omkjøringsmulighet på vei uten gul midtlinje. | Ny vei gir omkjøringsmulighet. Midtrekkverk reduserer sannsynlighet for møteulykker. Forbikjøringsfelt gjør at det er mulig med forbikjøring om det blir stopp. |
| E6 Selli – Asp | 99,8 | | Trafikkuhell uten omkjøringsmulighet. | Ny vei gir omkjøringsmulighet. Midtrekkverk reduserer sannsynlighet for møteulykker. Forbikjøringsfelt gjør at det er mulig med forbikjøring om det blir stopp. |
| E8 Sørbotn – Laukslett | 99,7 | 99 | | |
| E134 Saggrenda – Elgsjø | 99,7 | 75,02 | Veien er svingete, smal og har store stigninger som er ekstra utfordrende for tunge kjøretøy. Dagens stigning fra Elgsjø til Jerpetjønn er 8-9 pst. | Ny vei vil øke trafiksikkerheten og redusere reisetiden. Bedre veistandard og redusert stigning fra 8-9 til 5 pst., vil øke regulariteten på E134 mellom Kongsberg og Notodden, særlig for tungtransport. Omkjøringsmulighet på gammel vei. |
| E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen | 97,9 | 98,3 | Dagens vei er overbelastet i rushperioder, noe som medfører forsinkelser for trafikk til/fra sentrum, ferjetrafikk og for trafikk på gjennomgående E18/E39 | Prosjektet gir et robust veisystem med sammenhengende standard, og trafikkavviklingen bedres, spesielt i rush. Det blir et effektivt knutepunkt for overgang mellom ulike transportformer |
| E18 Retvet – Vinterbro | 98,0 | 96,2 | | <ul style="list-style-type: none"> - Styrket regularitet gjennom standardheving på vei - Kapasitetsøkning på veinettet |

| | | | | |
|--|------|------|--|---|
| | | | | - Sanering av avkjørsler og fjerning av ulykkesutsatte kryss styrker trafiksikkerheten som igjen styrker regulariteten og oppetid på veien. |
| E16 Fellesprosjektet + Skaret – Høggkastet | | | | |
| E136 Flatmark – Marstein | | | Tre skredpunkter med middels risiko. Trafikkuhell uten omkjøringsmulighet på vei uten gul midtlinje. | Sikring av tre skredpunkter. Økt veibredde og forsterket midtoppmerking, samt rettere kurvatur reduserer sannsynlighet for ulykker. |
| E136 Breivika – Lerstad (Bypakke Ålesund) | | | Kjøproblematikk i byområde | Sammen med andre tiltak i bypakke Ålesund sikrer den en bedre avvikling av nødvendig veitransport, samt legger til rette for mer kollektivtransport, gåing og sykling. |
| Rv 22 Glommakryssing | 99,9 | | | - Ny bru. Egen sammenhengende lokalvei. Styrket regularitet gjennom standardheving. - Kapasitetsøkning på veinettet - Styrket regularitet gjennom standardheving på vei - Kapasitetsøkning på veinettet |
| Rv 282 Holmenbrua | | | | |
| E134 Røldal – Seljestad | | | Vinterproblem og skredproblem. Bratte stigninger og dårlig kurvatur gir fastkjøring av tunge kjøretøy. | Fri ferdsel hele døgnet. |
| Rv 80 Adkomst ny Bodø Lufthavn | | | | |
| E39 Ådland – Svegatjørn | 99,4 | | Sjelden stengt på veien. Ferjesambandet betyr i praksis at strekningen er stengt store deler av tiden. | Fri ferdsel hele døgnet. |
| E39 Ålesund – Molde | 99,7 | 73,7 | I dag er det ferje E39 Molde – Vestnes, fv. 668 Solholmen – Mordalsvågen og fv 662 Aukra – Hollingsholm. Dette gjør at veien i realiteten er åpen kun noen få ganger i timen. Det er varierende fremkommelighet over Ørskogfjellet vinterstid samt tre skredpunkter med middels skredfaktor i Skorgedalen. | Ny vei vil avløse ferjesambandene E39 Molde – Vestnes og fv 668 Solholmen – Mordalsvågen som i 2017-2019 hadde 44 000 gjenstående biler. I tillegg legger den grunnlag for å avløse fv 662 Aukra – Hollingsholm med ytterligere 1 1000 gjenstående biler i samme periode. Veien over Ørskogfjellet blir utbedret. Veien legges bort fra de tre skredpunktene. |
| Rv 4 Gjølvik sør – Mjøsbrua | | | | |
| E134 Dagslett – E18 | 98,9 | 94,2 | | - Styrket regularitet gjennom standardheving på vei - Kapasitetsøkning på veinettet - Ny vei fjerner Spikkestadbakkene fra E134, der står ofte tunge kjøretøy fast ved snøfall - Leder gjennomgangstrafikk utenom boligområde |
| Rv 36 Skjelsvik – Skyggstein | 98,7 | 98,2 | Dagens vei går gjennom byområde med blandet trafikk, og med flere rundkjøringer og avkjørsler. Det er forsinkelser i rush. Det er flere ulykker. Mye stengt vei pga. veiarbeid. | Ny vei vil avlaste lokalveinettet, samtidig som veien legger til rette for en mer effektiv trafikkavvikling og en tryggere vei. |
| E39 Ålgård – Hove | | | Sjelden stengt på veien. Redusert fremkomst | Fri ferdsel hele døgnet. |

| | | | | |
|---|------|------|--|--|
| | | | gjennom Ålgård sentrum. | |
| E16 Nymoen – Eggemoen | 99,4 | 80,3 | | <ul style="list-style-type: none"> - Styrket regularitet gjennom standardheving på vei sanering av avkjørsler og fjerning av ulykkesutsatte kurver styrker trafikksikkerheten - Forbikjøringsstrekninger ifm. stigninger og reduksjon av høydebarrierer med 50-100 meter - Sammenhengende lokalveinett etableres ved utbygging av ny vei i ny trase (mangler idag) - Leder gjennomgangstrafikk vekk fra sentrumsnære områder |
| E39 Fjøsanger – Arna – Vågsbotn – Klauvaneset | | | E39 Fløyfjellstunnelen ofte stengt. Dårlige omkjøringsmuligheter gjennom sentrum eller på dårlig fylkesvei. Tunneloppgradering vil bli problematisk for oppetid. | Vil øke robusthet betydelig. Vil i praksis fjerne stenging på E39. |
| Rv 862/E8 Tverrforbindelsen Tromsø | | | | |

7.2. Reisetid

Tabellene nedenfor viser spart reisetid beregnet i programmet EFFEKT for de ulike prosjektene i henholdsvis ramme A og B. Det er gjennomført beregninger med Fartsmodellen, dokumentert i SINTEF-rapport 2017: 00031 for lette og tunge biler, og som er grunnlaget for beregningene.

Tabell 70 Spart reisetid i minutter for prioriterte prosjekter som starter og åpner i tolvårsperioden

| | Spart reisetid, lette kjøretøy | | Spart reisetid, tunge kjøretøy | |
|--|--------------------------------|--------------|--------------------------------|--------------|
| | Ramme A | Ramme B | Ramme A | Ramme B |
| Store prosjekter | 115,5 | 281,3 | 116,7 | 282,6 |
| Utbedringsstrekninger | 13,4 | 26 | 13,8 | 26,7 |
| Skredsikringsprosjekter | 2,2 | 5,3 | 4 | 12,5 |
| OPS-prosjekter | | 40,9 | | 45 |
| Sum, alle prosjekter som ferdigstilles innen 2033 | 131,1 | 353,5 | 134,5 | 366,8 |

Tabell 71 Spart reisetid i minutter for prosjekter som starter i tolvårsperioden og åpner etter 2033

| | Spart reisetid, lette kjøretøy | | Spart reisetid, tunge kjøretøy | |
|---|--------------------------------|---------|--------------------------------|---------|
| | Ramme A | Ramme B | Ramme A | Ramme B |
| Prosjekter som ferdigstilles etter 2033 | 103,1 | 39,1 | 104,3 | 39,8 |

7.3. Netto nytte

Tabellen nedenfor viser netto nytte beregnet i programmet EFFEKT for de ulike prosjektene som prioriteres i første seksårsperiode i henholdsvis ramme A og B.

Statens vegvesen vil jobbe kontinuerlig med å redusere kostnadene og øke nytten på sine prosjekter, som en del av porteføljestyringen. Det vi har lagt til grunn av prosjekter i virkningsberegningene vil derfor kunne endre seg.

I forhold til oppdrag 9 har trafikantnytten gått noe opp og netto nytten blitt redusert. Dette skyldes at vi har fått med flere prosjekter i porteføljen som startes opp, og de gir totalt sett en høyere trafikantnytte. Samtidig har vi fått med en del store prosjekter som gi en betydelig lavere netto nytte. Enkelte prosjekter i de store byområdene med mål om nullvekst i personbiltrafikken har nytte knyttet til blant annet byutvikling som ikke fremkommer i nytteberegninger.

Tabell 72 Netto nytte for prosjekter som starter og åpner i tolvårsperioden. Mill. kr

| | Netto nytte | |
|--|-------------|----------------|
| | Ramme A | Ramme B |
| Store prosjekter | 8 669 | -1 948 |
| Utbedringsstrekninger | -5 835 | -7 943 |
| Skredsikringsprosjekter | -3 197 | -9 496 |
| OPS-prosjekter | | -4 772 |
| Sum, alle prosjekter som ferdigstilles innen 2033 | -362 | -24 159 |

Tabell 73 Netto nytte for prosjekter som starter i tolvårsperioden og åpner etter 2033. Mill. kr

| | Netto nytte | |
|---|-------------|---------|
| | Ramme A | Ramme B |
| Prosjekter som ferdigstilles etter 2033 | -21 990 | -56 446 |

7.4. Antall drepte og hardt skadde

Indikatoren viser endring drepte og hardt skadde i åpningsåret. Tabell 72 viser antall drepte og hardt skadde i åpningsåret for prosjekter som starter og åpner i tolvårsperioden.

Tabell 74 Antall drepte og hardt skadde i åpningsåret for prosjekter som starter og åpner i tolvårsperioden

| | Endring i drepte og hardt skadde i åpningsåret | |
|--|--|---------------|
| | Ramme A | Ramme B |
| Store prosjekter | -3,93 | -7,97 |
| Utbedringsstrekninger | -0,94 | -1,58 |
| Skredsikringsprosjekter | -1,11 | -1,65 |
| OPS-prosjekter | | -0,30 |
| Sum, alle prosjekter som ferdigstilles innen 2033 | -5,97 | -11,50 |

Tabell 75 Antall drepte og hardt skadde i åpningsåret for prosjekter som starter og åpner etter 2033

| | Endring i drepte og hardt skadde i åpningsåret | |
|---|--|---------|
| | Ramme A | Ramme B |
| Prosjekter som ferdigstilles etter 2033 | -1,92 | -1,91 |

7.5. Klimagassutslipp i åpningsåret

Tabellen nedenfor viser direkte utslipp CO₂ fra transport i åpningsåret beregnet i programmet EFFEKT for de ulike prosjektene i henholdsvis ramme A og B.

Tabell 76 Direkteutslipp av CO₂ fra transport i åpningsåret for prosjekter som starter og åpner i tolvårsperioden

| | Tonn CO ₂ , direkteutslipp i åpningsåret | |
|--|---|----------------|
| | Ramme A | Ramme B |
| Store prosjekter | -66 179 | -56 946 |
| Utbedringsstrekninger | 583 | 1 466 |
| Skredsikringsprosjekter | -478 | -998 |
| OPS-prosjekter | | -706 |
| Sum, alle prosjekter som ferdigstilles innen 2033 | -66 074 | -57 184 |

Tabell 77 Direkteutslipp av CO₂ fra transport i åpningsåret for prosjekter som starter i tolvårsperioden og åpner etter 2033

| | Tonn CO ₂ , direkteutslipp i åpningsåret | |
|---|---|---------|
| | Ramme A | Ramme B |
| Prosjekter som ferdigstilles etter 2033 | 6 723 | 1 194 |

7.6. Kostnader i forhold til NTP 2018-2029

Tabellen nedenfor viser investeringskostnader i NTP 2018-2029 og investeringskostnader for foreslåtte prosjekter i første seksårsperiode av NTP 2022-2033, samt endring i prosent. Syv prosjekter har fått økte kostnader og ti prosjekter har fått reduserte kostnader.

Tabell 78 Investeringskostnader i NTP 2018-2029 og kostnader for prioriterte prosjekter i første seksårsperiode av NTP 2022-2033, samt endring i prosent.

| Prosjektnavn/strekningnavn | NTP 2018-2029 | NTP 2022-2033 | Endring i % |
|--|---------------|---------------|-------------|
| | Mill. 2021 kr | Mill. 2021kr | |
| Rv. 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken | 1 967 | 2 032 | 3 % |
| E136 Stuguflåten – Raudstøl | 731 | 527 | -28 % |
| E39 Lønset – Hjelset | 1 518 | 1 334 | -12 % |
| E6 Selli – Asp | 675 | 585 | -13 % |
| E8 Sørbotn – Laukslett | 2 473 | 1 991 | -20 % |
| E134 Saggrenda – Elgsjø | 2249 | 2 234 | -1 % |
| E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen | 3 081 | 3 363 | 9 % |
| E18 Retvet – Vinterbro | 8 095 | 7 465 | -8 % |
| E16 Fellesprosjektet + Skaret-Høgstet* | | | |
| E136 Flatmark –Marstein | 1 068 | 1 422 | 33 % |
| E136 Breivika – Lerstad (Bypakke Ålesund) | 2 024 | 2 023 | 0 % |
| Rv 22 Glommakryssing | 2 811 | 2 880 | 2 % |
| Rv 282 Holmenbrua | 854 | 906 | 6 % |
| E134 Røldal – Seljestad | 3 260 | 3 061 | -6 % |
| Rv 80 Adkomst ny Bodø Lufthavn | | 738 | |
| E39 Ådland – Svegatjønn | 44 972 | 37 722 | -16 % |
| E39 Ålesund – Molde | 41 599 | 24 340 | -41 % |
| Rv 4 Gjøvik sør – Mjøsbrua | | 5 518 | |
| E134 Dagslett – E18 | | 3 811 | |
| Rv 36 Skjelsvik – Skyggestein | | 5 294 | |
| E39 Ålgård – Hove | 3 991 | 3 893 | -2 % |
| E16 Nymoan – Eggemoen | | 1 633 | |
| E39 Fjøsanger – Arna – Vågsbotn – Klauvaneset | | 18 952 | |
| Rv 862/E8 Tverrforbindelsen Tromsø | 1 799 | 1 949 | 8 % |

* Vi kommer tilbake til denne i samarbeid med Jernbanedirektoratet

E8 Sørbotn – Laukslett planlegges i ny og kortere trase på vestsiden av Ramfjorden. Kostnader for E136 Flatmark – Monge – Marstein var undervurdert i forrige NTP, og planleggingen er krevende pga. store natur- og kulturminneverdier. For både E39 Ådland – Svegatjønn (Hordfast) og E39 Ålesund – Molde er det arbeidet med mer detaljerte planer for veitraseene og tekniske løsninger for bruer og tunneler. Dette har gitt redusert risiko og lavere kostnadsanslag. Rv 36 Skjelsvik – Skyggestein har godkjent KVU-estimat basert på en ny og kortere trase. Rv 862/E8 Tverrforbindelsen i Tromsø har styringsmål. Det er arbeidet med optimalisering av prosjektet, men vi vil be om økt styringsmål. For E134 Dagslett – E18 er prosjektstrekningen betydelig lengre i NTP 2022-2023 enn i NTP 2018-2029. For E39 Fjøsanger – Arna – Vågsbotn – Klauvaneset omfatter ikke prosjektet strekningen Fjøsanger – Arna i NTP 2018-2029.

7.7. Påvirkning på naturmangfold

Det har vært gjennomført en kartlegging av prosjektporteføljen og det er ingen av prosjektene som er planlagt i nasjonale verneområder.

En fullstendig beregning av «Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi» vil bli levert 15. november 2020.

8. FØLSOMHETSANALYSER OG STRESSTESTING

8.1. Korona

Hvordan kan korona påvirke transportmønsteret?

Under den pågående koronaepidemien har det vært store endringer i reisemønsteret i Norge, både i omfanget av lange reiser med fly og i de daglige reisestrømmene. Mye av dette skyldes anbefalinger om hjemmekontor for alle som kan, samt å unngå kollektivtransport dersom det ikke er nødvendig. Dette har medført at store grupper i befolkningen har prøvd ut hjemmekontor og har etablert praktiske løsninger for dette. Det kan medføre at flere vil fortsette med hjemmekontor i en situasjon uten pandemi og smitterisiko.

Det er vanskelig å si hvorvidt koronapandemien vil påvirke reiseaktiviteten i befolkningen på lang sikt, men det er gjort undersøkelser som prøver å avdekke graden av bruk av hjemmekontor.

TØI har gjennomført flere spørreundersøkelser under koronaperioden, hvor respondentene er spurt om bruk av hjemmekontor, effektivitet på hjemmekontoret, reisevaner til jobb samt tanker om fremtidig bruk av hjemmekontor. Se linker nedenfor.

<https://www.toi.no/forskningsomrader/reisevaner/fortsatt-mange-pa-hjemmekontor-etter-gjenapningen-article36348-213.html>

<https://www.vg.no/nyheter/innenriks/i/bnKdlk/fersk-undersokelse-nei-takk-til-fast-hjemmekontor>

Det vil bli publisert en rapport fra denne studien i løpet av høsten 2020. Foreløpige resultater tyder på at den viktigste grunnen til folk har brukt hjemmekontor har vært anbefaling eller krav fra arbeidsgiver. Undersøkelsen viser at det i Oslo og omegn var om lag 56 pst. som svarte at de hadde hatt hjemmekontor per 2. april, mens tilsvarende tall for landet var om lag 42 pst. i en undersøkelse per 16. april.

For Oslo og omegn ble det gjort en undersøkelse blant personer som enten har hatt hjemmekontor eller fortsatt hadde det 18. juni. De ble da spurt om hjemmekontor i en fremtidig normalsituasjon, noe som kan være relevant med tanke på den langsiktige utviklingen av arbeidsreisetrafikken, se tabell nedenfor.

Når vi kommer tilbake til en tilnærmet normalsituasjon uten stor smittefare for korona, kommer du til å fortsette å ha hjemmekontor? Oslo og omegn 18. juni. De som har hatt eller har hjemmekontor. Prosent. N=1147

Tabell 79 Resultater fra undersøkelse hvorvidt folk kommer til å fortsette med hjemmekontor. Kilde: Presentasjon fra TØI

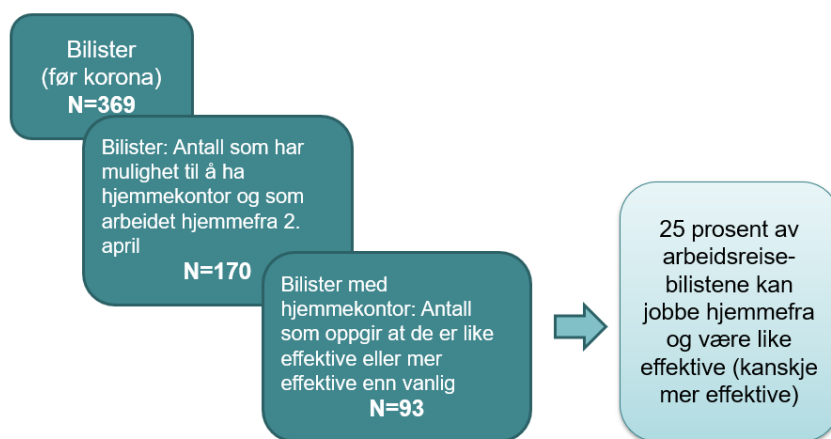
Prosent

| | |
|---|-----------|
| Ja, jeg vil jobbe tilnærmet alle dager på hjemmekontor | 4 |
| Ja, jeg vil jobbe 3-4 dager per uke på hjemmekontor | 8 |
| Ja, jeg vil jobbe 1–2 dager per uke på hjemmekontor | 31 |
| Ja, men jeg kommer til å jobbe mindre enn 4 dager i måneden på hjemmekontor | 20 |
| Nei, jeg kommer normalt ikke til å jobbe på hjemmekontor | 31 |
| Vet ikke | 6 |
| | Total 100 |
| | N= 1147 |

Tabellen viser at bare 12 pst. sier at de ønsker å jobbe hjemmefra mer enn 2 dager i uken, mens 31 pst. sier at de ikke ønsker hjemmekontor i det hele tatt. Disse tallene skiller ikke på hvilket transportmiddel den enkelte person normalt bruker på arbeidsreisen.

Det ble også gjort en vurdering av potensialet for redusert bruk av bil på arbeidsreisen, basert på hvor effektive de opplevde å være på hjemmekontoret, se figur nedenfor.

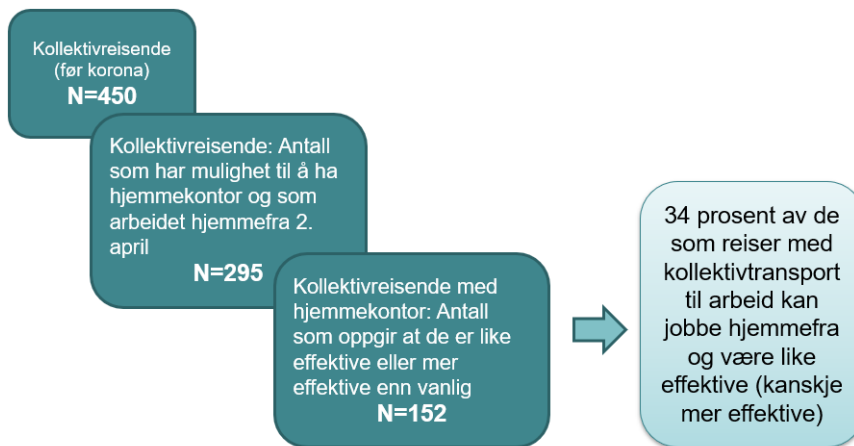
Potensialet for å redusere bilbruk på arbeidsreisen i Oslo og omegn en gitt dag (data Oslo og omegn 2. april)



Figur 9 Estimert prosent av de som reiser vanligvis med bil til arbeid som kan jobbe hjemme en gitt dag og være like eller mer effektive enn på sitt vanlige arbeidssted. Basert på opplysninger om den vanligste transportmiddelbruken til arbeid i ukene før 12. mars, bruk av hjemmekontor en gitt dag (2. april) og vurdering av egen effektivitet på hjemmekontoret. Respondenter i Oslo og omegn, april, 2020. Kilde: Presentasjon TØI.

Tilsvarende vurdering for dem som normalt bruker kollektivtransport på arbeidsreisen var noe høyere, 34 pst, som vist i følgende figur:

Potensialet for å redusere reiser med kollektivtransport på arbeidsreisen i Oslo og omegn en gitt dag (data Oslo og omegn 2. april)



Figur 10 Estimert prosent av de som reiser vanligvis med kollektivtransport til arbeid som kan jobbe hjemme en gitt dag og være like eller mer effektive enn på sitt vanlige arbeidssted. Basert på opplysninger om den vanligste transportmiddelbruken til arbeid i ukene før 12. mars, bruk av hjemmekontor en gitt dag (2. april) og vurdering av egen effektivitet på hjemmekontoret. Respondenter i Oslo og omegn, april, 2020. Kilde: Presentasjon TØI.

Noen foreløpige konklusjoner fra undersøkelsen er at det er et potensial for å redusere omfanget av arbeidsreiser både med bil og kollektivtransport, og at mange kan se fordeler med mer bruk av hjemmekontor. Samtidig er det også mange som ikke ønsker å jobbe hjemmefra.

Oppsummert tyder datamaterialet på at mange ønsker fleksibilitet for hjemmekontor, men at de færreste ønsker det på daglig basis.

Følsomhetsanalyse korona

Transportvirksomhetene har utarbeidet felles forutsetninger for en følsomhetsanalyse knyttet til korona. Det er forutsatt et redusert omfang av arbeidsreiser med 30 pst. For å vurdere hvilken betydning en eventuell varig endring av reisevaner kan få for nytten av veiinvesteringer, er det gjort noen grove eksempelberegninger av enkelte utvalgte prosjekter.

Dette forutsetter at vi i stedet for å møte opp på jobb fem ganger pr uke velger å jobbe hjemme i gjennomsnitt 1.5 dager i uken. Det er mange yrker som er slik at en uansett må være til stede på jobb hver dag, så i praksis innebærer det at de som faktisk kan jobbe hjemmefra gjør det flere dager i uken.

Vi har ikke gjennomført noen ny beregning med transportmodellen for det enkelte veiprojekt, kun forutsatt at nytten av prosjektet for arbeidsreiser reduseres med 30 pst. I grove trekk betyr det at det ikke er gjort noen vurdering av om det er korte eller lange arbeidsreiser med bil som vil falle bort på grunn av økt bruk av hjemmekontor. Det er ikke lagt inn redusert reisevirksomhet for andre reisehensikter, det vil si at både tjenestereiser og alle former for private reisemål opprettholder sin reiseaktivitet.

Den nye trafikantnyttene fra beregningene med redusert omfang av arbeidsreiser er lagt inn i Statens vegvesens nytteberegningsverktøy EFFEKT, som beregner alle prissatte nytte- og kostnadselementer for veiprojekter, neddiskontert over analyseperioden. Trafikantnytte samt trafikkbelastning på alle veilenker hentes vanligvis fra beregninger med en transportmodell, mens kostnader knyttet til

ulykker, utslipp, bompengainntekter, drivstoffavgifter etc. beregnes i EFFEKT basert på detaljert informasjon om egenskaper ved veilenkene og beregnet trafikk.

I og med at det ikke er gjort en ny beregning med transportmodellen med lavere arbeidsreisetrafikk, får man heller ikke ut detaljerte transportstrømmer som er nødvendig for å beregne kostnader knyttet til ulykker, utslipp, bompengainntekter osv. i den nye situasjonen. I våre beregninger er derfor effekten på disse elementene bare grovt anslått, basert på visse antakelser om trafikknedgangen.

En generell reduksjon i arbeidsreiser vil endre nytten for veiprojekter i ulik grad avhengig av hvor stor andel av trafikken på strekningen som er arbeidsreiser. Herunder både hvor stor andel av reisene med lette biler som utgjøres av reiser til og fra arbeid og hvor mye av prosjektets nytte som utgjøres av tunge biler (som ikke er endret i foreliggende beregninger). Det må også vurderes om prosjektet kan gjennomføres på et senere tidspunkt, eller om standarder på prosjektet kan reduseres.

Reiselengden for arbeidsreisene vil også være av betydning, siden nytteberegningen baseres på kontinuerlige tidsverdier for de korte reisene, der nytten per minutt spart øker med turens lengde.

Resultater

Foreløpige beregninger indikerer at effekten på nytten av redusert arbeidsreisetrafikk kan variere mye mellom prosjekter. For et prosjekt som har positiv trafikantnytte i utgangspunktet vil dette nytteelementet reduseres, det samme vil prosjektets restverdi (som beregnes med utgangspunkt i trafikantnyttens siste år av prosjektets levetid). Dersom prosjektet medfører lavere ulykkeskostnader, vil denne nyttegevinsten bli noe lavere med lavere trafikk (og motsatt dersom prosjektet øker ulykkeskostnadene). Lavere trafikk på grunn av mer hjemmekontor vil redusere nytten (i forhold til prosjektet med opprinnelig beregnet trafikk) dersom prosjektet medfører økte utslippskostnader, og omvendt. Disse faktorene utgjør imidlertid normalt en relativt liten andel i forhold til trafikantnyttens.

En eksempelberegning for prosjektet E134 Dagslett-Linnes viser at 30 pst. reduksjon i arbeidsreiser gir ca 10 pst. lavere både netto nytte og NNB.

For prosjekter som forutsettes finansiert med bompenger vil bildet ofte være mer komplisert. Vi har sett på prosjektet E136 Breivika – Lerstad, der bompengene er såpass høye i forhold til innspart tid og kjørekostnad at trafikantnyttens for prosjektet er negativ. I en slik situasjon vil redusert trafikk innebære at prosjektet får høyere trafikantnytte. Samtidig vil mye av de økte kostnadene for trafikantene finnes igjen som bompengainntekter for det offentlige, slik at det ikke vil være like enkelt å angi retningen på samlet nytte. For å få full oversikt i et slikt prosjekt vil det være nødvendig å gjøre en full runde med transportmodell og EFFEKT, slik at man får beregnet alle poster mer nøyaktig.

8.2. Nullutslippkjøretøy

Nullutslippskjøretøyer er ikke lenger fritatt for bompengebetaling, men deres bompengebetaling er begrenset til maksimalt 50 pst. av det kjøretøyer med fossilt utslipp betaler, jf. Prop. 87 S (2017-2018). Det betyr at økt andel nullutslippskjøretøyer isolert sett vil føre til at grunntaksten i bompengeprojekter må økes, og at det er konvensjonelle kjøretøyer som vil få den største takstøkningen målt i kroner.

Dette kan for det første medføre større trafikkavvisning enn det som er lagt til grunn i finansieringsanalysene for prosjektene. For det andre kan den økte takstforskjellen mellom

konvensjonelle kjøretøyer og nullutslippskjøretøyer ytterligere forsterke insentivene til å velge nullutslippskjøretøyer, noe som igjen kan føre til takstøkninger i prosjektene og økt trafikkavvisning. Økt takstnivå i bompengeprojekter kan gjøre det vanskelig å få aksept for bruk av bompenger som finansieringsform, noe som isolert sett svekker finansieringsgrunnlaget for veiprojekter.

I forbindelse med Statens vegvesen sitt svar på oppdrag 9 ble det gjennomført følsomhetsanalyser hvor vi har endret de teknologiske forutsetningene for beregningene. Beregningene viser at endring av kjøretøyparken betyr lite for de samfunnsøkonomiske analysene. Kjøretøyparken som ble lagt til grunn i NTP 2018-2029 gir en raskere innfasingstakt for fossilfrie biler. Det gir en marginalt høyere netto nytte for prosjektene. For beregningseksemplet med platooning er ikke tiltakskostnader lagt inn i modellen, slik at det er ikke gjort beregning av netto nytte av tiltakene. Brutto nytte kan imidlertid gi en indikasjon på hvilken kostnad som kan tillates for å åpne veinettet for platooning, gitt at det skal være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Begge alternativene med endret kjøretøypark og platooning gir positiv bruttonytte.

8.3. Økonomisk utvikling

I transportvirksomhetenes felles svar på oppdrag 2 ble det gjennomført to følsomhetsberegninger med endret økonomisk utvikling i forhold til referansesituasjonen: En følsomhetsanalyse hvor privat forbruk per innbygger holdes uendret fra 2018 til 2050, som betyr om lag 60 pst. lavere forbruk i privat konsum enn forutsatt i referanseberegningen, og en beregning hvor privat forbruk per innbygger er 30 pst. høyere enn forutsatt i referanseberegningen.

I Nasjonal modell for persontransport (NTM 6) inngår privat forbruk som en forklaringsvariabel for transportutviklingen. I dagens versjon av Regional modell for personreise er ikke privat forbruk en forklaringsvariabel. Endringen i økonomisk utvikling er derfor kun beregnet for de lange reisene i NTM 6.

Endring i antall lange turer og transportarbeid er vist i tabellene nedenfor.

Tabell 80 Prosent endring i beregnet antall lange reiser innenlands i 2050, sammenlignet med basialternativet MMMM. Beregnet i NTM6. Uendret privat forbruk og 60 prosent høyere privat forbruk enn referansen. Kilde: TØI-rapport 1722/2019

| Økonomisk utvikling | Bilfører | Bilpassasjer | Kollektiv | Fly | Sum |
|---------------------|----------|--------------|-----------|------|--------------|
| (-60%) | -12.8 | -13.8 | -7.4 | -7.0 | -11.8 |
| (+30 %) | 8.7 | 9.4 | 5.2 | 4.8 | 8.0 |

Tabell 81 Prosent endring i beregnet persontransportarbeid for lange reiser innenlands 2050, sammenlignet med referansealternativet. Uendret privat forbruk og 60 prosent høyere forbruk enn i referanse. Kilde: TØI-rapport 1722/2019

| | Bilfører | Bilpassasjer | Buss | Båt | Tog | Fly | Sum |
|--------------|----------|--------------|------|------|------|------|--------------|
| ØK_vekst_ned | -13.1 | -14.0 | -8.6 | -6.9 | -7.7 | -7.0 | -11.1 |
| ØK_vekst_opp | 8.8 | 9.6 | 6.0 | 5.0 | 5.3 | 4.8 | 7.6 |

Antall lange reiser samlet beregnes å være om lag 12 pst. lavere i alternativet uten vekst i privat konsum fra 2018 til 2050, mens reiseomfanget er 8 pst. høyere når privat konsum øker 30 pst. mer

enn i referanseberegningen. Endringene er størst for bil og bilpassasjerer, noe som trolig skyldes at bil er et kapitalintensivt transportmiddel for den reisende.

I sum endres transportarbeidet noe mindre enn antall reiser, mens effekten for biltrafikken er noe større målt i transportarbeid enn i antall turer. Vår vurdering er at effektene synes noe lave, samtidig som vi ser at reduksjonen i økonomisk vekst slår relativt sett mer ut enn alternativet med vekst.

8.4. Komfortfaktor

Økt kjørekomfort gjør at folk vil velge en vei med høy standard fremfor en vei med lav standard, selv om reisen på den gode veien tar lengre tid eller koster mer. Tradisjonelt er dette noe som ikke er fanget opp når nytten er beregnet for nye veiprojekter.

Statens vegvesen og Nye Veier AS gjennomførte våren 2020 et prosjekt hvor vi utredet muligheter for å inkludere verdien av kjørekomfort knyttet til veityper i samfunnsøkonomiske analyser av veiprojekter. Det foreligger et parametersett med ulike tidsverdier for ulike veityper, der veityper med høyere kjørekomfort har lavere tidsverdi. Dette er dokumentert i TØI rapport 1774/2020.

Statens vegvesen og Nye Veier er enige om at det er gjort et solid arbeid, men at det ble for kort tid til uttesting av metodikken før virkningsberegningene startet opp. Vi har derfor valgt å vise effektene av komfortfaktor på et utvalg av prosjekter. Vi vil til 15.11.20 teste komfortfaktoren på ytterligere noe prosjekter.

Det er utarbeidet en metodikk slik at en ved nytteberegning av veiprojekter kan ta hensyn til at det er mer attraktivt å kjøre på veier med høy standard enn veier hvor standarden er dårligere. Nedenfor beskrives arbeidet som ligger til grunn for etablering av komfortfaktorene, basert på Flügel m.fl. (2020a), samt noen tester av hvilken effekt bruk av disse faktorene får for beregnet nytte av noen konkrete veiprojekter.

En effekt av å inkludere komfortfaktoren i nytteberegninger er at bedret veistandard vil fremstå som mer lønnsomt enn ved bruk av dagens beregningsmetodikk.

I TØI-rapport 1774/2020 (Flügel m.fl, 2020a) har man studert verdsetting av kjørekomfort for ulike veityper og uttrykt dette gjennom ulike tidsverdier for reiser på de ulike veiene. Generelt sett vurderer bilistene sin tid som mindre kostbar når de kjører på en god vei, sammenliknet med en dårlig vei. De bruker gjerne litt lengre tid eller betaler mer om de kan kjøre på en vei med høy standard og høy komfort, sammenliknet med en dårlig vei med lav kjørekomfort.

Beregningene i rapporten gjør at dette forholdet nå kan legges inn i nytte-kostnadsanalyser for veiprojekter. Dette vil gi et riktigere beslutningsgrunnlag og betyr at veiprojekter med høy standard blir mer lønnsomme enn ved opprinnelig beregningsmetodikk. Vi har imidlertid valgt å ikke ta inn beregningen i denne omgang.

Ved beregning av tidsverdifaktorer for ulike veityper har man lagt vekt på både eksisterende litteratur og resultater fra undersøkelser på strekningen Arendal–Tvedestrand. I rapporten er tidsverdien til en gjennomsnittsvei satt til faktor 1, mens bedre veier får en faktor under 1, og dårligere veier en faktor over 1.

Litteraturen viser at tidsverdifaktoren for en svært dårlig og ujevn vei ofte er dobbelt så høy som for en god vei med jevn overflate. Dette betyr at folk er villige til å godta dobbelt så lang reisetid hvis veien har svært god standard, sammenliknet med om veien har dårlig standard.

Ved undersøkelser på strekningen Arendal–Tvedestrand finner en betydelig lavere tidsverdifaktorer enn i litteraturen. Der ble en moderne firefeltsvei bygget parallelt med den gamle tofeltsveien. Ved hjelp av trafikktelepunkter på begge veiene har man analysert rutevalget til bilistene. Forholdet mellom tidsverdier mellom den nye firefeltsveien og den gamle tofeltsveien er beregnet å være 1,33.

I rapporten har man valgt å anbefale tidsverdifaktorer som ligger nærmere resultatene fra denne case-studien enn den generelle litteraturen. Det er også gjort en nedjustering av tidsverdifaktorene på 25 pst. for å ta hensyn til at en del av nytten kan være knyttet til høyere trafiksikkerhet på den nye veien, og at dette må skilles ut for å unngå dobbelttelling i samfunnsøkonomiske analyser. Tabell 1 viser de anbefalte tidsverdifaktorene. For å få tidsverdien i kroner skal denne faktoren multipliseres med den aktuelle tidsverdien for gitt transportmåte og reisehensikt fra den nasjonale verdsettingsstudien (Flügel m.fl. 2020b).

Tabell 82 Anbefalte tidsverdifaktorer* for ulike veityper, relativt til tidsverdien på en typisk reise. For å få tidsverdien i kroner skal faktoren multipliseres med tidsverdiene fra den nasjonale verdsettingsstudien.

| Veitype | Bilfører | | Bilpassasjer | |
|---|-----------------|---------------------------|-----------------|---------------------------|
| | Tjeneste-reiser | Arbeids- og fritidsreiser | Tjeneste-reiser | Arbeids- og fritidsreiser |
| Veier i tettbygd strøk (inntil 50 km/t) | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Firefeltsvei (over 50 km/t) | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 |
| Trefeltsvei (over 50 km/t) | 0,9 | 0,9 | 0,9 | 0,9 |
| Tofeltsvei med gul midtstripe (over 50 km/t) | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| Tofeltsvei uten gul midtstripe (over 50 km/t) | 1,15 | 1,15 | 1,15 | 1,15 |

* Faktorene er like for alle reisehensikter og for hhv. bilfører og bilpassasjer, så tabellen kunne vært forenklet ned til kun én kolonne med verdier.

De anbefalte verdiene i tabell 1 innebærer at:

- Veier i tettbygd strøk med fartsgrense inntil 50 km/time, samt tofeltsveier med gul midtstripe, beholder den gjennomsnittlige tidsverdien slik den er beregnet i verdsettingsstudien (Flügel m.fl. 20b) – dvs. vekt lik 1,0.
- Firefeltsveier får 20 prosent lavere tidsverdi enn gjennomsnittet (vekt 0,8), mens partier med trefeltsvei får 10 prosent lavere verdi (vekt 0,9). Dette anses å være veier med høyere komfort enn gjennomsnittet.
- Tofeltsveier uten gul midtstripe (veier med lavere komfort) får 15 prosent høyere tidsverdi enn gjennomsnittet (vekt 1,15).

Bruk av disse vektene i samfunnsøkonomiske analyser vil blant annet bety at lønnsomheten ved å bygge en firefeltsvei øker sammenliknet med om man bruker dagens beregningsmetodikk. Det samme gjelder utbedring slik at en får midtstripe på veier som i dag ikke har det.

Det presiseres i TØI-rapporten at anslagene er usikre, og at effekten av dem bør testes ut i konkrete beregninger.

Regional transportmodell er tilrettelagt slik at en i Trafikantnyttmodulen kan få beregnet trafikantnytte ved bruk av komfortfaktorene, Statens vegvesen har gjort dette for et utvalg prosjekter hvor de fra før hadde beregnet trafikantnytte ved bruk av «standardmetoden», dvs. ved

bruk av Regional transportmodell sin Trafikantnyttmodul med gjennomsnittlige tidsverdier i henhold til verdsettingsstudien.

For de prosjektene som er beregnet med komfortvektede tidsverdier, viser tabell 2 hvordan dette slår ut på trafikantnytte og NNB.

Tabell 83 Beregnet trafikantnytte og NNB for et utvalg veiprosjekter, med hhv. opprinnelige (gjennomsnittlige) tidsverdier og komfortvektede tidsverdier.

| | Trafikantnytte (mill kr) | | | NNB | |
|---|--------------------------|---------|---------------|-------------|---------|
| | Opprinnelig | Komfort | Endring i pst | Opprinnelig | Komfort |
| E10 Hålogalandsveien (Effektpakke Lofoten) | 897 | 976 | 8.7% | -0.70 | -0.66 |
| E39 Furene – Vegsund (Hafast) uten bom | 11032 | 12581 | 14.0% | -0.84 | -0.78 |
| E39 Furene – Vegsund (Hafast) med bom | 4350 | 5780 | 32.9% | -0.98 | -0.92 |
| E39 Fjøsanger – Arna – Vågsbotn – Klauvaneset | 12315 | 13450 | 9.2% | -0.29 | -0.21 |
| E39 Ålgård – Hove | 7605 | 8328 | 9.5% | 2.08 | 2.30 |

Vi ser av tabellen ovenfor at alle prosjektene har fått høyere trafikantnytte ved bruk av de komfortvektede tidsverdiene, fra knappe 9 pst. økning til 33 pst. Prosjektet med den største økningen i trafikantnytte er et bompengeprojekt, hvor det for samme prosjekt uten bompenger beregnes en økning i trafikantnytt på 14 pst. Årsaken til denne forskjellen i relativ forbedring i trafikantnytte er at trafikantnytt er svært ulikt sammensatt i de to variantene av samme prosjekt. I tilfellet uten bompenger vil det være en betydelig nytte knyttet til at en sparer ferjekostnader, mens dette ikke vil utgjøre et tilsvarende stort nyttebidrag i tilfellet med bompenger de første 15 årene av analyseperioden. Av prosjektene uten bompenger får E10 Lofoten størst beregnet økning i trafikantnytte, med om lag 20 pst. Dette er et prosjekt hvor mye vei uten midtstripe utbedres slik at den får gul midtstripe, noe som innebærer at tidsverdivekten endres fra 1,15 til 1,0.

NNB øker naturlig nok for alle prosjektene siden nyttesiden blir mer positiv. Det er vanskelig å gi noe generelt svar på hvor stor økning man skal forvente i NNB ved bruk av komfortvektede tidsverdier da trafikantnytt bare er ett av flere elementer som inngår i denne.

8.5. Godsnytte

I den regionale transportmodellen benyttes Trafikantnyttmodulen til å beregne nytte for godstransporten ved et veiprosjekt, basert på hvilke besparelser lastebilene vil få fra prosjektet. I nytteberegningen multipliseres enhetskostnader per kilometer og time for lastebilene og sjåførene med de endringer prosjektet medfører i kjøretid og distanse. I tillegg kommer endringer i direktekostnader knyttet til bom- og ferjetakster.

Trafikken som beregnes å ha nytte av prosjektet er basert på faste lastebilmatriser som leses inn i Regional transportmodell. Dette innebærer en implisitt forutsetning om at veiprosjektet ikke fører til endringer i transportmiddelvalg. Rutevalgsendringer kan imidlertid skje, innen rammene av den aktuelle delområdemodellen i Regional transportmodell. Dersom prosjektet i praksis vil føre til mer

omfattende veivalgsendringer, som går utover den geografiske utstrekningen til Regional transportmodell, vil dette ikke kunne fanges opp ved modellens godsnytteberegning.

En alternativ måte å beregne trafikanntytte på er å gjøre det direkte, basert på Nasjonal godstransportmodell. I denne modellen beregnes trafikanntytten som endring i samlede logistikkostnader knyttet til godstransport (Caspersen m.fl. 2015). Dette omfatter kostnadene knyttet til fremføring av transportmidlene og terminalbehandling av godset, men også kostnader knyttet til at selve godset eller varene har en verdi av redusert reisetid. Tidsverdi for varer under transport og lagring er nærmere omtalt i Halse m.fl. (2019), og i godsmodellen er det valgt å benytte den såkalte WTP-verdien (Willingness To Pay) som tidsverdi for de ulike varegruppene. Det er betydelig variasjon mellom varegruppene, og betydningen av å ta med dette elementet i nytteberegningen vil være størst for veiprojekter der det fraktes mye varer med høy verdi.

Ved beregning av godsnytte basert på resultater fra godsmodellen vil en, i motsetning til ved bruk av Regional transportmodells godsnytteberegning, også få beregnet nytte for eventuelt gods som overføres fra andre transportformer på grunn av forbedringer i veinettet.

I en ideell verden burde et veiprojekts nytte for fremføring av lastebilene bli beregnet ved bruk av samme enhetsverdier i Regional transportmodells Trafikanntyttemodul og i Nasjonal godsmodell. I så fall ville det, for enkle prosjekter som ikke medfører overføring mellom transportformer, være slik at godsmodellens nytte samsvarte med Regional transportmodells nytteberegning, med tillegg av den verdien varene har av å komme raskere frem. For prosjekter som medfører raskere fremføring ville en da alltid beregne høyere trafikanntytte ved bruk av godsmodellen enn ved bruk av Regional transportmodells Trafikanntyttemodul.

Det er imidlertid flere forhold som gjør at det i dag ikke nødvendigvis blir beregnet høyere trafikanntytte i godsmodellen enn i Regional transportmodells. Dette kan være:

- Forskjell mellom enhetsverdiene i de to modellene, trolig på grunn av ulik tilordning av enkelte kostnadselementer til hhv tidskostnaden og kilometerkostnaden. Per i dag vil nytten for lastebilene kunne beregnes noe ulikt avhengig av hvilken effekt prosjektet har på tidsbruk og distanse. F.eks. ligger det en høyere tidsverdi for bilene i Regional transportmodell, som innebærer at man vil få høyere nytte for bilene ved beregning i Regional transportmodell for et prosjekt som i første rekke medfører spart tid.
- Ingen sammenheng mellom lastebilmatrisen som tas inn i Regional transportmodell og omfanget av lastebiltransport i godsmodellen. Noen har benyttet lastebilmatrise fra godsmodellen inn i Regional transportmodell, noe som i prinsippet skal fjerne denne kilden til avvik. Dessverre er det imidlertid slik at nytteberegningen i godsmodellen ikke er basert på den endelige lastebilmatrisen som produseres i godsmodellen, men på transportomfanget (i form av tonn/tonnkilometer) før en legger på ekstra biler for å veie opp for skjevheter i retningsbalanse. Det er ikke sikkert at dette medfører noen stor forskjell i resultat, det vil variere fra relasjon til relasjon avhengig av kapasitetsutnyttelse etc.
- Det kan være forskjeller både i nettverk og rutevalgsalgoritmer mellom hhv. Regional transportmodell og godsmodellen. I tillegg har Regional transportmodell en betydelig bedre håndtering av køer og forsinkelse enn godsmodellen. Dette kan innebære at tidsgevinsten ved et prosjekt beregnes å være høyere i Regional transportmodell enn i godsmodellen, spesielt kan det gjelde for prosjekter i og nær by.

Foreløpig vurdering på nyttebidraget med bruk av godsnyttemodulen

Vi har dessverre ikke så mange eksempler å vise til, men det bør være mulig å supplere med beregninger. Vi har forstått det slik at det varierer fra prosjekt til prosjekt hvilken av beregningsmåtene som gir høyest nytte.

- For Ådland – Sveгатjørn beregnes en trafikantnytte i 2030 (uten bompenger) med godsmodellen som er ca 40 pst. høyere enn godsnyttten vi har fått oppgitt fra beregning med Regional transportmodell's Trafikantnytte modul.
- Det ble også gjort en beregning med godsmodellen for Ålesund – Molde. For 2050 beregnet godsmodellen en trafikantnytte som lå om lag 9 pst. lavere enn Regional transportmodell's nytte, er det vanskelig å si hvordan det ville blitt med fullstendig koding av prosjektet.

En konklusjon etter de testene som er gjort er at det bør jobbes videre med å se på mulighetene for å få med «det beste» fra hver av de to metodene:

- Godsmodellen er best på å fange opp endret transportmiddelfordeling og transportmønster, samt at den har varestrømmer ned på varegruppenivå slik at nytten for godset kan beregnes.
- Regional transportmodell er bedre på forsinkelser og kø og er satt opp slik at resultater på lenkenivå kan sendes direkte videre til EFFEKT for beregning av bl.a. eksterne kostnader på et detaljert nivå.
- Lastebiltrafikken, i form av enten en fast eller variabel matrise, bør kunne samordnes slik at en sikrer konsistens dersom en velger å hente deler av nytten fra hver av de to modellene.

Statens vegvesen vil velge ut noen prosjekter hvor vi vil beregne godsnytte med Nasjonal godstransportmodell for leveranse 15.11.20.

8.6. Endret trafikkvekst med/uten bompenger

Vi har gjennomført følsomhetsberegninger for utvalgte prosjekter hvor vi har beregnet med og uten bompenger og hvor vi har forutsatt ingen trafikkvekst etter år 2030.

E39 Ålesund-Molde (Møreaksen)

Beregningsalternativ: En utbygging etter konseptet for E39 Ålesund – Molde som Samferdselsdepartementet vedtok i 2014/2018 med 2/3-felts vei for 90 km/t (firefelts vei på fjordkryssing) har følgende samfunnsøkonomisk nytte.

Det er innføring av bompenger som reduserer trafikantnyttten vesentlig, mens nytten er relativt robust selv uten videre trafikkvekst etter 2030.

Tabell 84 Samfunnsøkonomisk nytte for prosjektet E39 Ålesund – Molde, med og uten bompenger

| Alternativ | Trafikantnytte (mill. 2021-kr) | Netto nytte (mill. 2021-kr) | Netto nytte per budsjettkrone (NNB) |
|--------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-------------------------------------|
| Uten bom | 15 984 | -3 592 | -0,17 |
| Med bom | 7 871 | -3 093 | -0,22 |
| Med bom uten trafikkvekst etter 2030 | 7 016 | -7 691 | -0,51 |

E39 Furene – Vegsund Hafast

Det er innføring av bompenger som reduserer trafikantnytten vesentlig, mens nytten er relativt robust selv uten videre trafikkvekst etter 2030.

Prosjektet har følgende samfunnsøkonomisk nytte:

Tabell 85 Samfunnsøkonomisk nytte for prosjektet E39 Furene – Vegsund, med og uten bompenger

| Alternativ | Trafikantnytte (mill. 2021-kr) | Netto nytte (mill. 2021-kr) | Netto nytte per budsjettkrone (NNB) |
|--------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-------------------------------------|
| Uten bom | 32 923 | -31 055 | -0,83 |
| Med bom | 26 313 | -29 384 | -0,91 |
| Med bom uten trafikkvekst etter 2030 | 22 603 | -32 424 | -0,99 |

E39 Ådland – Sveгатjörn Bjørnafjorden

For E39 Ådland – Sveгатjörn er det gjennomført følsomhetsberegninger med og uten bompenger og hvor vi har forutsatt ingen trafikkvekst etter år 2030.

Endret trafikkvekst påvirker NNB betydelig i alternativet med bom. NNB påvirkes mindre i alternativet uten bom.

Tabell 86 Samfunnsøkonomisk nytte for prosjektet E39 Ådland – Sveгатjörn, med og uten bompenger

| Alternativ | Netto nytte pr. budsjettkrone (NNB) |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| Med bom Med trafikkvekst | 0,74 |
| Med bom Uten trafikkvekst | 0,24 |
| Uten bom Med trafikkvekst | 0,5 |
| Uten bom Uten trafikkvekst | 0,22 |

8.7. Stresstest av fjordkryssingsprosjekter

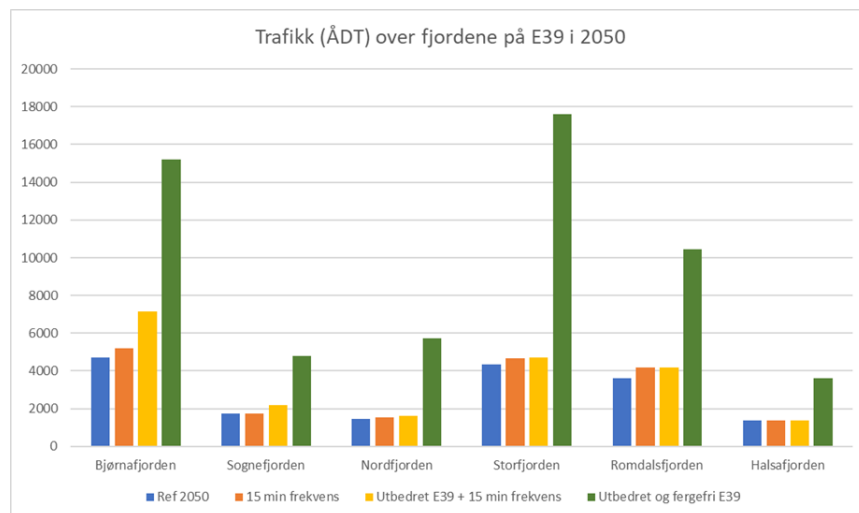
Statens vegvesen har vurdert de ferjefrie fjordkryssingene på E39 med hensyn på a) samfunnsøkonomi og b) robusthet overfor endrede forutsetninger.

Vi har delt prosjektene i tre grupper ut fra teknologisk modenhet og nytte:

1. Fjordkryssinger med stor reisetidsinnsparing og høy nytte som knytter bolig- og arbeidsmarkeder sammen: Bjørnafjorden, Romsdalsfjorden og Sulafjorden
2. Fjordkryssinger med stor reisetidsinnsparing, men som i mindre grad knytter sammen bolig- og arbeidsmarkeder: Halsafjorden og Nordfjorden
3. Fjordkryssinger med stor reisetidsinnsparing, men der det ikke er gjort konseptvalg: Sognefjorden

Transportøkonomisk institutt har vurdert trafikale effekter av økt ferjefrekvens, utbedring av veistreknings på land og ferjefrie fjordkryssinger. Det er sistnevnte som gir størst trafikkøkning på alle fjorder som er vurdert, og som best bygger opp under målene i konseptvalgutredningene. Se

figuren nedenfor. Undersøkelsen viser at ferjene i seg selv er et hinder for transporten. En utbedret E39 med fergefrie kryssinger av Bjørnafjorden, Sognefjorden, Nordfjorden, Storfjorden, Romsdalsfjorden og Halsafjorden vil for samtlige strekninger innebære mer enn doblet trafikk i 2050. En innkortet ferjestrekning mellom Molde og Vestnes med nye kaier kan ha en investeringskostnad på 2-3 mrd. kr.



Figur 11 Årsdøgntrafikk på utvalgte fjordkryssninger med ulike frekvens. Kilde: TØI rapport 1761/2019

E39 Ådland –Svegatjørn (Bjørnafjorden)

Det foreligger godkjent KVV og KS1 for prosjektet. Statlig kommunedelplan er godkjent av Kommunal- og regionaldepartementet i 2019. Det er ingen ting i dagens situasjon som tilsier endret valg av alternativ. Arbeid med statlig reguleringsplan pågår.

Samfunnsøkonomi

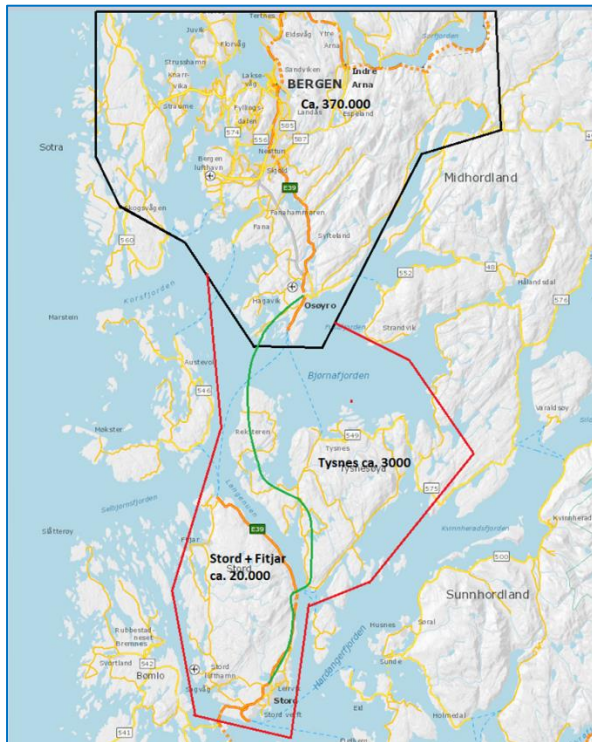
I Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 er kostnaden ved prosjektet oppgitt til 45,0 mrd. 2021-kr. Siste kostnadsoverslag er på 37,7 mrd. 2021-kr. I arbeidet med reguleringsplanen blir det sett på ytterligere kostnadsreducerende tiltak. Det er blant annet et potensial for reduserte kostnader gjennom forbedring av produksjonsmetodikken for brua. Siden de reisende i dag må bidra med høy betaling for ferjeoverfart, kan 14–15 mrd. kr av investeringene dekkes av bompenger, uten at det blir en urimelig ekstra belastning for trafikantene. I tillegg vil stat og fylkeskommune spare vesentlige kostnader ved bortfall av de tre ferjesambandene.

Valgt alternativ fjerner tre ferjestrekninger og gir innkortning av reisetiden mellom Bergen og Stord på bort imot én time. Sammen med Rogfast vil dette prosjektet gjøre E39 Stavanger –Bergen ferjefri, og korte ned reisetiden mellom de to byene fra over fire timer til ca. to og en halv time. Prosjektet vil utvide bolig- og arbeidsmarkedet sørover fra Bergen vesentlig, se figuren nedenfor. Netto ringvirkninger av prosjektet, som kommer i tillegg til netto nytte, er beregnet til minimum 1,5 mrd. 2021-kr (Statens vegvesen 2019). I omstillingsfasen som næringslivet på Vestlandet står overfor, med omlegging fra oljebasert til grønnere økonomi, vil bedre infrastruktur være et vesentlig bidrag.

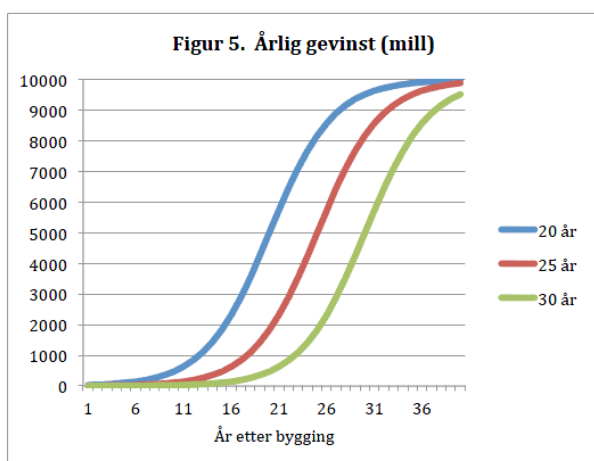
Prosjektet er beregnet til å ha en netto nytte på 13,6 mrd. 2021-kr og netto nytte pr. budsjettkrone på 0,74 under forutsetning av at prosjektet blir bompengefinansiert. Dette forutsetter firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t og bru over Bjørnafjorden. Årsdøgntrafikken over brua over

Bjørnafjorden er beregnet til 5 700 med bompenger i 2030 (10 400 uten bompenger). Det er forutsatt trafikkvekst videre utover (vel 30 pst. frem til 2050).

Figuren nedenfor viser samfunnsnyttet av det utvidede arbeidsmarkedsregionene og de reduserte reisetidene mellom Stavanger og Bergen, beregnet av Samfunn- og næringslivsforskning. Samfunnsnyttet kommer ikke umiddelbart, men vokser etter hvert som næringsliv og bosetting tilpasser seg nye transportmuligheter.



Figur 12 Utvidelse av Bo og arbeidsmarkedsregion ved redusert reisetid mellom Stavanger og Bergen



Figur 13 Robusthet overfor endrede forutsetninger

Vi har gjort beregninger av den samfunnsøkonomiske nytten dersom trafikkveksten etter 2030 skulle utebli. Netto nytte er da beregnet til 4,4 mrd. 2021-kr og netto nytte pr. budsjettkrone til 0,24.

Det er siden 2012 blitt jobbet målrettet med innsamling av grunnlagsdata og utvikling av bruteknologi for kryssing av Bjørnafjorden. I starten ble det arbeidet med flere mulige brukonsepter, og det er gjort systematisk utsiling av konsepter basert på kostnader og egnethet. Resultatet er at flytebrukonseptet som nå er valgt for kryssing av Bjørnafjorden er den mest kostnadseffektive løsningen for denne kryssingen. I tillegg kan ytterlige kostnadsreduksjoner skje gjennom utvikling av produksjonsmetodikk som f.eks. automatisert produksjon og lasersveising.

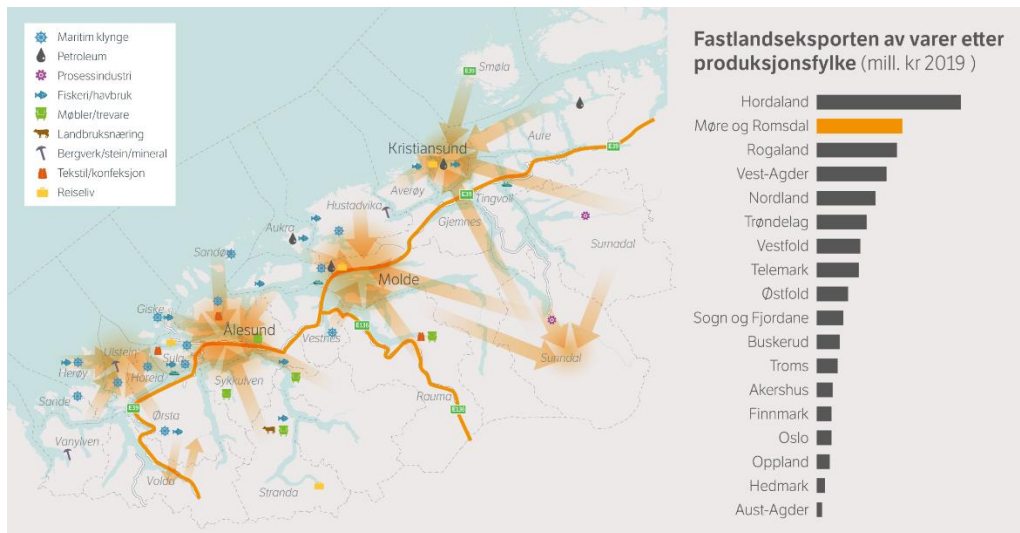
Det er ikke mulig å øke frekvensen på dagens ferjesamband Halhjem – Sandvikvåg, på grunn av den lange og trange innseilingen til Halhjem. Flytting av dagens ferjeleie på Halhjem vil kreve investeringer på flere milliarder kroner. Det er heller ikke mulig å opprettholde samme overfartstid som i dag (45 minutter) med dagens teknologi for elektrisk drevne ferjer. Dette ville i så fall måtte bety flere ferjer. En teoretisk beregning med elektrisk drevne ferjer, viser likevel at prosjektet ville hatt positiv netto nytte, selv om ekstrakostnadene ikke er tatt med. På lengre sikt kan det bli mulig å erstatte dagens LNG-drevne ferjer med f.eks. løsninger basert på hydrogen. Kostnadene med dette er ikke kjent, men netto nytte for prosjektet blir neppe dårligere enn den teoretiske beregningen for elektrisk drevne ferjer.

Etappevis utbygging med bygging av veidelen av Hordfast uten bru og ferjestrekning fra Tysnes (Gjøvåg) til Gullholmane vil gjøre det mulig med elektrisk ferjedrift. Et slikt prosjekt vil imidlertid forutsette at en investerer store deler av Hordfast pluss tilleggskostnader med etablering av ferjedrift, uten å få med seg størstedelen av tidsgevinsten som oppnås gjennom fast samband.

Gjennomsnittlig faktisk takst for personbil på ferjesambandet Halhjem – Sandvikvåg er i dag 272 kr. Ved vurderingen av bompengepotensialet for Ådland – Svegatjørn er det lagt til grunn en takst for tilsvarende kjøretøyer på 352 kr, en økning på 29 pst. Med en innkortning i reisetiden på bort imot en time er det lite trolig at bompengene vil ha vesentlig avvisningseffekt, og at det dermed vil påvirke finansieringen av prosjektet. Eventuelle generelle trender i samfunnet med overgang til mer kollektivreiser og øket el-bilandel uten at dagens fordeler blir endret, vil påvirke både nytten av prosjektet og finansieringen negativt.

E39 Ålesund-Molde (Møreaksen)

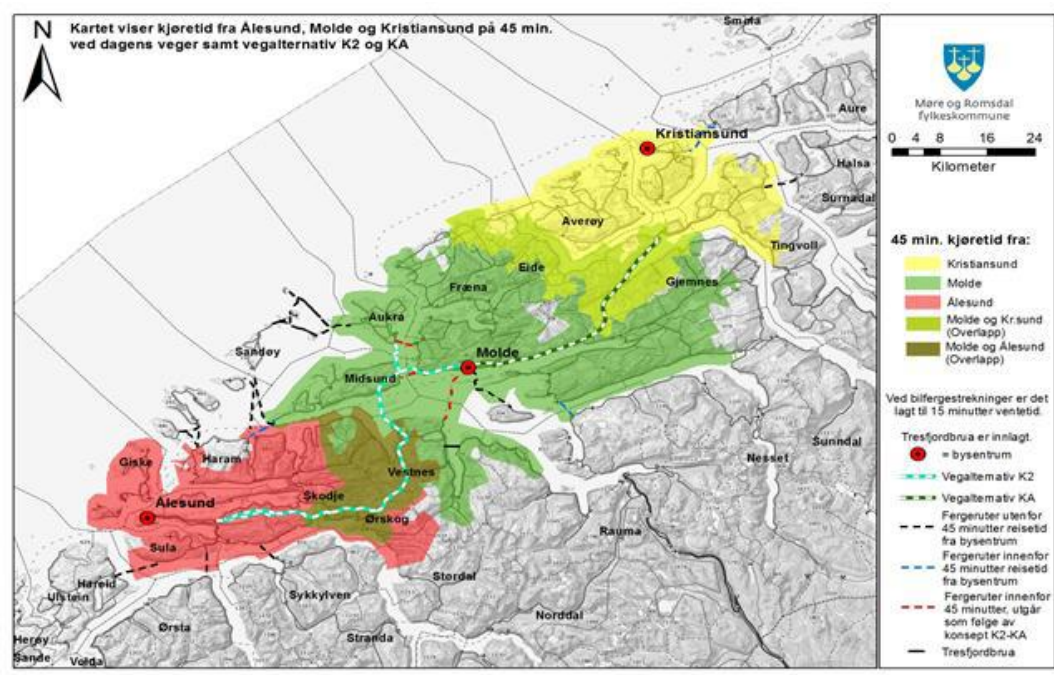
E39 er hovedferdselsåre langs en «verdiskapingsakse» langs kysten. En utbedret og ferjefri E39 mellom Ålesund og Molde vil kunne legge grunnlag for at Møre og Romsdal kan fortsette å bidra til verdiskapingen i Norge. E39 Ålesund – Molde (Møreaksen) er viktig for å knytte sammen næringsliv, befolkning og akademia i Ålesundsregionen og Romsdalsregionen, se figuren nedenfor.



Figur 14 Fastlandseksport etter produksjonsfylke

Statens vegvesen la frem en konseptvalgutredning for E39 Ålesund – Bergsøya i 2011. Samferdselsdepartementet vedtok i 2014 konsept for strekningen. Det er i tillegg gjort delutredninger for å se på ulike konseptvalg. I 2017 for ble det laget en delutredning for strekningen Digernes – Vik og i 2019 for fjordkryssingen.

Det er fjordkryssingen som er det dyreste elementet i prosjektet. Det er vurdert ulike konsepter og traseer for slik kryssing, inkludert fortsatt ferjedrift. Det er vurdert løsninger for både 90 km/t og 110 km/t. Se figuren nedenfor. Det er vedtatt reguleringsplan for selve fjordkryssingen (Vik – Julbøen). Det er også startet arbeid med reguleringsplan for Ørskogfjellet – Vik, og det forventes vedtak på kommunedelplan for Julbøen – Molde i løpet av 2020. Det er lagt opp til at det vil være vedtatt reguleringsplan for Ørskogfjellet – Molde før starten av neste NTP, og at det er mulig å starte utbygging på denne strekningen i 2023. Kommunedelplan for Ålesund – Ørskogfjellet er planlagt startet i 2021.



Figur 15 Kjøretid fra byene Ålesund, Molde og Kristiansund

Samfunnsøkonomi

Kostnadene for E39 Ålesund – Molde er redusert med 40 pst i forhold til NTP 2018-2029, fra 41,5 til 24,3 mrd. 2021-kr. Bompengepotensialet er anslått til 5-6 mrd. kr. Det er optimalisering av fjordkryssingen og reduksjon til 2/3-felts vei på land som er hovedgrunnene til reduksjonen. Med vedtatt reguleringsplan på fjordkryssingen har vi i dag best kontroll på kostnadene på den dyreste delen av prosjektet.

Robusthet mot endringer i forutsetningene

Høsten 2019 ble det gjort en ny utredning en alternativ ferjefri kryssing av Romsdalsfjorden, den såkalte «Romsdalsaksen». Denne likner på konsept 5c i KVVU fra 2011. «Romsdalsaksen» skårer bedre enn vedtatt løsning på klimagassutslipp, men mye dårligere på trafikantnytte. Fylkesmannen i Møre og Romsdal, Riksantikvaren og Møre og Romsdal fylkeskommune signaliserer også mulige innsigelser en vei i Romsdalsbassenget som går på eller ved Veøya. Det er bare ferjefri vei i vedtatt trase som oppfyller de to effektmålene i konseptvalgutredningen om reisetid mellom de to største byene i Møre og Romsdal og økning av pendlingsområdet til byene. Se tabellen nedenfor.

| | Reisetid Ålesund-Molde | Pendlingsomland til by |
|-------------------|---------------------------|---------------------------|
| «Møreaksen» | JA | JA |
| «Romsdalsaksen» | JA | NEI |
| Høyfrekvent ferje | NEI | NEI |

Det er beregnet nytte både med smal firefelts vei med 110 km/t og 2/3-felts vei med 80-90 km/t (selv fjordkryssingen vil uansett få firefelts vei på grunn av sikkerhetskrav i tunnel). Å gå ned på veistandard/fart medfører litt lavere trafikantnytte, men netto nytte blir vesentlig bedret på grunn av vesentlig reduksjon i kostnad.

En utbygging av E39 Ålesund-Molde har, uten hensyn til finansieringsform, en trafikantnytte på 16 mrd. kr, en samfunnsøkonomisk netto nytte på -3,6 mrd. kr og netto nytte pr budsjettkrone på -0,18. Det er da lagt til grunn en utbygging etter konseptet for E39 Ålesund-Molde som departementet vedtok i 2014/2018, med 2/3-felts vei med 90 km/t på landstrekningene og firefelts vei på fjordkryssingen.

Den valgte løsningen for kryssing av Romsdalsfjorden, med undersjøisk tunnel under Tautra og hengebru over Julsundet, baserer seg på kjente teknologiske løsninger. Julsundbrua er kun én meter lengre enn Storebæltbrua i Danmark. Den valgte løsningen ble utfordret i en utredning i 2019, både når det gjelder teknologi og trasevalg. De nyeste teknologiske fremskrittene innen bruteknologi, utviklet gjennom arbeidet med Bjørnafjorden, ble vurdert, uten at det ble identifisert gunstigere alternativer enn den valgte løsningen. Det ble vurdert bruløsninger både i valgt trase og i alternativ trase. Det pågår arbeid for å vurdere om det er mulig optimalisere hengebrua ytterligere for om mulig å redusere kostnaden videre.

Det er gjort betydelige geologiske undersøkelser for den undersjøiske tunnelen, sannsynligvis mer enn for noen annen undersjøisk tunnel i Norge. Dette bidrar til lavere usikkerhet for entreprenører når de skal levere anbud, og bedre HMS i anleggsfasen.

Innføring av bompenger reduserer øker netto nytten noe, mens NNB reduseres noe. Netto nytte er relativt robust selv uten videre trafikkvekst etter 2030.

9. LEVERANSE OG ETTERSENDELSER 15. NOVEMBER

Følgende leveranser er planlagt til 15. november:

Bindinger

Statens vegvesen vil re-beregne de prosjektene som vil defineres som bindinger inn i NTP 2022-2033. Dette er prosjekter som er påbegynt tidligere enn 2022. Beregningene vil bli gjennomført som tradisjonelle virkningsberegninger etter de samme prinsipper og med de samme metodeverktøy på transportmodell og samfunnsøkonomisiden som beregningen av prosjektporteføljen til Statens vegvesen.

Prosjektberegninger

Følgende prosjekter vil bli levert med oppdatert beregninger til 15. november:

- Rv 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken (er leverte eldre beregninger til 15.10)
- E16 Fellesprosjektet – Skaret Høggastet (er leverte eldre beregninger til 15.10)
- E18 Vestkorridoren, Ramstadsletta – Nesbru leveres 28. november

Resultatet av beregningene vil bli levert med de samme virkningstabellene som leveransen 15. oktober.

Lengre strekninger

Statens vegvesen har definert 17 lengre strekninger hvor etaten vil ha en ekstra tett oppfølging knyttet til å redusere kostnadene og øke den samfunnsøkonomiske nytten. Strekningene er definert ut fra å kunne se store prosjekter og utbedringsstrekninger i en større sammenheng.

CO₂ utslipp i 2020 og 2050

I virkningstabellene beskrevet tidligere i dokumentet rapporterer vi direkte utslipp i åpningsåret av

CO2 for den enkelte prosjekt. Statens vegvesen vil til 15. november beregne endring i direkte utslipp for CO2 i år 2030 og i år 2050.

Komfortfaktor

Det vil bli beregnet to-tre prosjekter med bruk av komfortfaktor.

Godsnyttmodul

Det vil bli beregnet godsnytte på de større prosjektene til Statens vegvesen, hvor også vareverdier ivaretas i de samfunnsøkonomiske beregningene.

Naturmangfold

Antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlige regional verdi vil bli oppgitt.

Stresstest

Utvidet stresstest av utvalgte prosjekter på Ferjefri E39.