



Statens vegvesen

Nasjonal transportplan 2025-2036

Prioriteringsoppdraget og oppfølging av
prioriteringsoppdraget

Statens vegvesen 3. oktober 2023



INNHOOLD

1	Hovedpunkter.....	2
2	Innledning.....	3
3	Bunde prosjekter.....	4
4	Sammensetning av porteføljen	6
5	Beregningstekniske rammer	8
6	Prosjekter i porteføljen som skal startes opp i første seksårsperiode	12
7	Samfunnssikkerhet og klimatilpasning.....	18
8	Skredsikringsplan for riksvei.....	20
9	KVU NorD-Norge	24
10	Overordnet plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på riksvei	27
11	Virkninger riksvei.....	33
	11.1 Oppdatering av samfunnsøkonomiske analyser av prosjektene i porteføljen.....	33
	11.2 Virkninger på indikatorene i målstrukturen.....	37
	11.3 Inngrep i verdifulle naturområder	40
	11.4 All natur og arealregnskap	41
	11.5 Sammenstilling prissatte og ikke prissatte virkninger.....	42
	11.6 Supersider	43
	11.7 Følsomhetsanalyser	43
	11.8 Geografiske fordelingsvirkninger	50
12	Fylkesvei	52
	12.1 Oppdaterte skredsikringsplaner fylkesvei.....	52
	12.2 Kartlegging av tilstand/forfall på fylkesvei.....	62
	12.3 Evaluering av tømmerposten.....	65
13	Vedlegg.....	69

1 HOVEDPUNKTER

Statens vegvesen leverte sine innspill til prioriteringer i NTP 2025-2036 31. mars 2023. Siden den gang har vi hatt ekstremværet Hans, samtidig som krigen i Ukraina har fortsatt. Samfunnssikkerhet er et tema som var sentralt i marsleveransen. Som vi har omtalt der og i KVU Nord-Norge har Statens vegvesen utarbeidet oversikter over kritikaliteter i veinettet. Dette er et viktig grunnlag for videre arbeid med å prioritere konkrete sikringstiltak på veinettet. Dette er et arbeid som må pågå kontinuerlig, både ut fra at Forsvaret løpende vurderer sine behov, og at klimaendringer medfører nye utfordringer. Det kan bli aktuelt å starte opp videre planlegging av aktuelle tiltak på E14 som følge av at Trondheimsfjorden er et viktig område for NATO.

Utfordringene i veitransporten understreker igjen hvor viktig det er å ha tilstrekkelige midler til drift og vedlikehold av veinettet. Statens vegvesen prioriterer prediksjon og et tilstandsbasert vedlikehold, og utnytter ny teknologi til å jobbe prediktivt og langsiktig. Tiltak baseres på fakta og et godt og datadrevet beslutningsgrunnlag, for å treffe godt mot kundens og samfunnets behov og effektiv ressursbruk. Et godt driftet og vedlikeholdt veinett gir god måloppnåelse på de fem transportpolitiske målene i NTP. Vi må hele tiden jobbe for å komme nærmest mulig nullvisjonen for drepte og hardt skadde. Statens vegvesen har et mål om 55 pst. reduksjon i klimagassutslippene, og det blir særlig viktig fremover å få de tunge kjøretøyene og maskinene raskere over på nullutslipp. Vi ønsker å tillate noe større vekter og dimensjoner for å effektivisere godstransporten, og redusere utslippene fra denne transporten. Alt i alt vil dette øke motivberegnet vedlikeholdsbehov, men vesentlig mindre enn økningen i den samfunnsmessige nytten.

Det er et betydelig etterslep på riksveiene. Etterslepet er oppstått fordi det er bevilget for lite midler til drift og vedlikehold over flere år. Det må bevilges tilstrekkelig midler til drift og vedlikehold, slik at vedlikeholdsetterslepet ikke øker, og bevilgningene må være forutsigbare utover budsjettåret for å sikre effektiv bruk av midlene. Videre må det bevilges investeringsmidler til å redusere vedlikeholdsetterslepet, blant annet innenfor bru og tunnel.

Planrammene i NTP 2025-2036 er vesentlig lavere enn i inneværende NTP. Det gjør at det blir enda viktigere å ta vare på det veinettet vi har. Dette er også bra for klima og natur. Vi vil ta vare på det vi har, utbedre der vi kan, og bygge nytt der vi må. Statens vegvesen vil kombinere ulike tiltak på lengre strekninger og benytte ulike modeller for «Design to cost» for å få mest mulig ut av midlene. Flexibilitet innenfor rammene er viktig for å tilpasse oss skiftende behov og utnytte midlene maksimalt. Eksempler på endringer som krever fleksibilitet er værhendelser som ekstremværet Hans, klimatilpasning og Forsvarets behov. Vi har pekt ut 13 strekninger hvor det er spesielt stort behov for å utbedre og bygge nytt. Noen av disse får plass innenfor rammene i planperioden.

I byområdene vil Statens vegvesen gjennom vårt koordinerende ansvar for byvekstavgiftene arbeide for å sikre nullvekstmålet. Det vil bli behov for å styrke virkemiddelbruken. Vi peker på at AutoPASS i større grad kan utnyttes til å regulere og prisen trafikken ut fra tid og sted.

2 INNLEDNING

Vi viser til brev av 11. november 2022 fra Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet, prioriteringsoppdrag, brev av 12. april 2023, presisering av prioriteringsoppdrag til NTP 2025-2036: Håndtering av fylkesveinettet, og brev av 9. mai 2023, Nasjonal transportplan 2025-2036: Oppfølging av leveransen på prioriteringsoppdraget.

Nedenfor er svar på spørsmål rettet til Statens vegvesen. Vi viser til de tverretatlige svarene på spørsmål rettet til virksomhetene samlet. Her omtales blant annet metode som er felles for alle virksomhetene.

I forbindelse med dette oppdraget er oversikten over bundne prosjekter oppdatert og omregnet til 2024-kroner.

Som bundet/igangsatt ved inngangen til planperioden regnes kun tiltak som forventes å starte opp innen utgangen av 2023. Tabellen nedenfor viser en oppdatert oversikt over bundne prosjekter og restbehov (stat og annen finansiering) i planperioden, inndelt i OPS (nye prosjekter og prosjekter i driftsfase), porteføljen over 1 mrd. kr og prosjekter under 1 mrd. kr. Behovet for statlige midler til OPS-prosjekter utgjør om lag 26 mrd. kr i planperioden. Dette innebærer en økning på om lag 5 mrd. kr i forhold til leveransen 31. mars, og skyldes kostnadsøkninger på OPS-prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund-Gullesfjordbotn-Langvassbukta som ikke var tilstrekkelig avklart i mars. I tillegg er det forutsatt om lag 3,7 mrd. kr i ekstern finansiering. Behovet for statlige midler til bundne prosjekter i porteføljen utgjør om lag 20,4 mrd. kr. I tillegg er det lagt til grunn om lag 25,1 mrd. kr i ekstern finansiering. Bindinger for tiltak under 1 mrd. kr utgjør 5 mrd. kr. Det meste av bindingene vil påløpe i første seksårsperiode. Anslagene er basert på foreløpige prognoser for behov for midler til de bundne prosjektene i 2024.

Statens vegvesen har, i tråd med føringer fra NTP-arbeidet, ikke tatt høyde for regjeringens forslag til oppstart av nye prosjekter i 2024 som ble varslet tidligere i høst.

Tabell 3.1 Behov for midler til bundne prosjekter i porteføljen (> 1 mrd. kr), OPS-prosjekter (nye og i driftsfase) og prosjekter under 1 mrd. kr i perioden 2025-2036. Mill. 2024-kr.

Prosjekt	Rute	Statlige midler 2025-2030	Annen finansiering 2025-2030	Statlige midler 2031-2036	Annen finansiering 2031-2036
29.1 OPS		21 429	2 477	4 623	1 222
Rv. 555 Sotrasambandet	4a	7 945	1 570	1 230	-
E10/rv. 85 Tjeldsund-Gullesfjordbotn-Langvassbukt	8a	9 471	157	2 160	472
Driftsfase (E39 Klett-Bårdshaug, E39 Lyngdal-Flekkefjord), E18 Grimstad-Kristiansand, rv. 23/rv. 25 Ommangsvollen-Grundset/Basthjørnet)	-	4 013	750	1 233	750
30.1 Porteføljen		17 833	22 822	2 637	2 347
E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum	2b	28	-	-	-
E18 Lysaker-Ramstadsletta	3a	253	8 988	637	-
E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen	3a	1 470	2 028	-	-
E39 Byhaugtunnelen (TSF)	3a	5	-	-	-
E39 Eiganestunnelen	3a	107	-	-	-
E39 Rogfast	4a	6 348	9 828	1 335	2 347
E39 Svegatjørn-Rådal	4a	149	-	-	-
Rv. 555 Sotrasambandet (byggherre)	4a	440	-	3	-
E39 Bøtna-Vinjeøra-Stormyra	4b	850	-	-	-
E39 Lønset-Hjelset	4b	99	98	-	-
Rv. 13 Hardangerbrua, refusjon	4c	22	-	-	-
Rv. 13 Hølllesli (TSF)	5a	17	-	-	-
Rv. 13 Ryfast	5a	-	-	-	-
Rv. 13 Lovraeidet-Rødsliane	5a	1 032	-	-	-
E16 Bjørnum-Skaret	5c	212	495	-	-
E16 Lærdalstunnelen	5c	2 339	-	-	-
Rv. 5 Kjøsnestjorden	5c	-	-	-	-
Rv. 4 Roa-Gran grense inkl. Jaren-Lygnebakken	6a	151	184	-	-
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	6a	-	-	-	-
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger, refusjon	6a	673	-	-	-
E136 Breivika-Lerstad	6d	390	1 202	-	-
E6 Helgeland sør, Svenningselv-Lien	7a	460	-	10	-
E10/rv. 85 Tjeldsund-Gullesfjordbotn-Langvassbukt (byggherre)	8a	165	-	651	-
E8 Sørbotn-Laukslett	8a	2 508	-	-	-
E6 Indre Nordnes-Skardalen	8b	-	-	-	-
E69 Skarvbergtunnelen	8b	114	-	-	-
30.2 Mindre investeringstiltak		4 974	-	-	-
Sum		44 236	25 299	7 260	3 569

Vi har oppdatert porteføljen av prosjekter over 1 mrd. kr som ble sendt til Samferdselsdepartementet 31. mars 2023. Rammen er omregnet til 2024-kroner, men for øvrig er totalt ressursbehov for statlige midler det samme som i porteføljen av 31. mars, 177 mrd. 2023-kr tilsvarende 192 mrd. 2024-kr. I tillegg ligger fire prosjekter nederst i tabellen, uprioritert, som er finansiert over andre poster: rv. 509 Kontinentalveien - Hagakrossen og rv. 70 Vikansvingen-kontrollplassen, som forutsettes 100 pst. bompengefinansiert, samt Fløyfjellstunnelen sør og nord, som er forutsatt finansiert over hhv. bykapitlet og fornyingsposten. Prosjektene belaster ikke porteføljens ramme.

Statens vegvesen viser til innspill til prioriteringsoppdraget 31.3. -2023 der vi anbefalte å se på muligheten for mer fleksibel bruk av bompenger i kombinasjon med porteføljeprojektene og utbedringsmidler på rv. 7 i Hallingdal. Dette kan gi mulighet for å bygge ut en lengre strekning enn ved et tradisjonelt strekningsvis prosjekt. Statens vegvesen vil jobbe videre med dette innenfor de signaler regjeringen gir i Nasjonal transportplan 2025 - 2036.

I alle rammer og ulike prioriteringer kan det være aktuelt å vurdere oppstart av prosjekter som ikke har behov for statlige midler, men er fullfinansiert med bompenger eller annen finansiering.

Porteføljen er vist i tabellene nedenfor, sortert etter kriteriene i porteføljestyringen og netto nytte pr. budsjettkrone og med sentrale indikatorer. Når det gjelder samfunnsøkonomisk nytte er listen endret ved at E10 Nappstraumen-Å har kommet inn på 3. plass som følge av oppdaterte samfunnsøkonomiske analyser, hvor turisttrafikken nå er inkludert i beregningen, noe den ikke var i leveransen til 31. mars 2023. Sorteringen etter kriteriene i porteføljestyring er endret ved at E45 Kløfta er prioritert noe høyere ut fra ny kunnskap fra KVVU Nord-Norge. Se omtale av reviderte analyser nedenfor. Se også omtale av KVVU Nord-Norge.

Tabell 4.1 Justert portefølje, sortert etter kriterier for porteføljestyring

Korridor	Prosjekt	Rekkefølge	Modenhet	Lønnsomhet				Kostnad			
				NNB	NNV (beregning okt 2023) [Mill 2024-kr]	NNV fra NTP [Mill 2024-kr]	Endring i NNV fra NTP [Mill 2024-kr]	Prognose [Mill 2024-kr]	Restbehov Stat [Mill 2024-kr]	Restbehov Annen [Mill 2024-kr]	Endring fra NTP [Mill 2024-kr]
3	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	1	●	-1,1	-4 403	-6 849	2 447	7 063	2 382	4 187	526
5	E134 Røldal-Seljestad	2	●	-0,5	-1 685	-833	-852	4 086	3 336	689	14
8	E6 Megården-Mørsvikbotn	3	●	-0,7	-7 617	-7 304	-313	12 413	12 353		-170
5	E16 Hylland-Slæen	4	●	-0,8	-1 873	-1 809	-64	2 544	2 532		564
8	E45 Kløfta	5	●	-1,0	-1 480	-1 524	43	1 747	1 741		269
3	Rv. 291 Holmenbrua	6	●	-1,0	-1 061	4 359	-5 421	1 275	1 260		73
5	E134 Saggrenda-Elgsjø	7	●	-0,4	-445	-398	-47	2 928	1 735	1 120	0
4	E39 Vik-Molde	8	●	-0,7	-11 914		-	23 503	17 758	5 409	
5	E16 Arna-Stanghelle og Vossebanen	9	●	-1,0	-30 012	-23 316	-6 696	18 420	13 895	3 724	103
5	Rv. 7 Ørgenvika-Kittilsvik	10	●	-2,5	-1 884		-	1 970	704	1 250	
8	E6 Ulsvågs karet	11	●	-0,6	-1 184		-	1 953	1 941		-88
4	E18 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)	12	●	0,0	-1 181	756	-1 937	49 695	34 496	14 479	-460
3	E134 Dagslett-E18, Vikar	13	●	-0,3	-897	5 822	-6 719	5 995	2 508	3 487	891
4	E39 Storehaugen-Førde	14	●	-0,5	-1 843	-1 892	50	3 976	3 047	920	3
4	E39 Bjerkeset-Astad	15	●	-0,7	-635		-	1 226	1 216		0
4	E39 Klakegg-Byrkjelo	16	●	-0,8	-1 392		-	1 970	1 968		-808
4	E39 Ringvei øst, Vågsbotn-Klauvaneset	17	●	-0,4	-2 383		-	6 943	5 386	1 557	0
3	E39 Smiene-Harestad	18	●	0,1	162		-	4 644	2 000	2 583	-220
1	Rv. 22 Glommakryssing	19	●	-0,3	-580	1 112	-1 692	3 981	1 682	2 232	0
8	E10 Nappstraumen-Å	20	●	-0,2	-220	-978	759	1 563	1 543		10
4	E39 Volda-Furene	21	●	-0,9	-1 475	34	-1 509	2 216	1 498	703	875
2	E18 Retvet-Vinterbro	22	●	-1,2	-7 832	-5 571	-2 260	10 295	5 652	4 266	336
2	E16 Nymoen-Eggemoen	23	●	-0,5	-693		-	2 129	1 284	845	-25
8	E8 Flyplassstunnelen Tromsø inkl F2-lenka	24	●	-1,0	-2 226	-1 625	-600	2 819	1 084	1 702	427
3	E18 Ramstadsletta-Nesbru	25	●	-2,2	-10 683		-	15 117	4 200	10 917	
6	Rv. 4 Grua-Roa	26	●	-1,1	-1 226		-	1 748	1 380	368	
3	Rv. 509 Kontinentalveien-Hagakrossen		●	-0,9	-879		-	1 248		1 248	
6	Rv. 70 Vikansvingen-Kontrollplassen		●	-11,6	-554		-	1 156		1 106	
4	E39 Fløyfjellstunnelen sør-oppgradering TSF		●	-1,1	-2 611		-	3 081	3 066		
4	E39 Fløyfjellstunnelen nord		●	-0,7	-3 658		-	6 139	3 618	2 521	

Tabell 4.2 Justert portefølje, sortert etter samfunnsøkonomisk netto nytte pr. budsjettkrone

Korridor	Prosjekt	Rekkefølge	Modenhet	Lønnsomhet				Kostnad			
				NNB	NNV (beregning okt 2023) [Mill 2024-kr]	NNV fra NTP [Mill 2024-kr]	Endring i NNV fra NTP [Mill 2024-kr]	Prognose [Mill 2024-kr]	Restbehov Stat [Mill 2024-kr]	Restbehov Annen [Mill 2024-kr]	Endring fra NTP [Mill 2024-kr]
3	E39 Smiene-Harestad	1	●	0,1	162		-	4 644	2 000	2 583	-220
4	E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)	2	●	0,0	-1 181	756	-1 937	49 695	34 496	14 479	-460
8	E10 Nappstraumen-Å	3	●	-0,2	-220	-978	759	1 563	1 543		10
3	E134 Dagslett-E18, Vikar	4	●	-0,3	-897	5 822	-6 719	5 995	2 508	3 487	891
1	Rv. 22 Glommakryssing	5	●	-0,3	-580	1 112	-1 692	3 981	1 682	2 232	0
5	E134 Saggrenda-Elgsjø	6	●	-0,4	-445	-398	-47	2 928	1 735	1 120	0
4	E39 Ringvei øst, Vågsbotn-Klauvaneset	7	●	-0,4	-2 383		-	6 943	5 386	1 557	0
2	E16 Nymoen-Eggemoen	8	●	-0,5	-693		-	2 129	1 284	845	-25
5	E134 Røldal-Seljestad	9	●	-0,5	-1 685	-833	-852	4 086	3 336	689	14
4	E39 Storehaugen-Førde	10	●	-0,5	-1 843	-1 892	50	3 976	3 047	920	3
8	E6 Ulsvågs karet	11	●	-0,6	-1 184		-	1 953	1 941		-88
4	E39 Bjerkeset-Astad	12	●	-0,7	-635		-	1 226	1 216		0
4	E39 Vik-Molde	13	●	-0,7	-11 914		-	23 503	17 758	5 409	
8	E6 Megården-Mørsvikbotn	14	●	-0,7	-7 617	-7 304	-313	12 413	12 353		-170
5	E16 Hylland-Slæen	15	●	-0,8	-1 873	-1 809	-64	2 544	2 532		564
4	E39 Klakegg-Byrkjelo	16	●	-0,8	-1 392		-	1 970	1 968		-808
4	E39 Volda-Furene	17	●	-0,9	-1 475	34	-1 509	2 216	1 498	703	875
8	E45 Kløfta	18	●	-1,0	-1 480	-1 524	43	1 747	1 741		269
5	E16 Arna-Stanghelle og Vossebanen	19	●	-1,0	-30 012	-23 316	-6 696	18 420	13 895	3 724	103
8	E8 Flyplassstunnelen Tromsø inkl F2-lenka	20	●	-1,0	-2 226	-1 625	-600	2 819	1 084	1 702	427
3	Rv. 291 Holmenbrua	21	●	-1,0	-1 061	4 359	-5 421	1 275	1 260		73
6	Rv. 4 Grua-Roa	22	●	-1,1	-1 226		-	1 748	1 380	368	
3	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	23	●	-1,1	-4 403	-6 849	2 447	7 063	2 382	4 187	526
2	E18 Retvet-Vinterbro	24	●	-1,2	-7 832	-5 571	-2 260	10 295	5 652	4 266	336
3	E18 Ramstadsletta-Nesbru	25	●	-2,2	-10 683		-	15 117	4 200	10 917	
5	Rv. 7 Ørgenvika-Kittilsvik	26	●	-2,5	-1 884		-	1 970	704	1 250	
3	Rv. 509 Kontinentalveien-Hagakrossen		●	-0,9	-879		-	1 248		1 248	
6	Rv. 70 Vikansvingen-Kontrollplassen		●	-11,6	-554		-	1 156		1 106	
4	E39 Fløyfjellstunnelen sør-oppgradering TSF		●	-1,1	-2 611		-	3 081	3 066		
4	E39 Fløyfjellstunnelen nord		●	-0,7	-3 658		-	6 139	3 618	2 521	

5 BEREGNINGSTEKNISKE RAMMER

I brev om oppfølging av prioriteringsoppdraget gir departementene økonomiske rammer hvor det forutsettes lineær reduksjon fra dagens nivå i ramme 1 og økning i ramme 3 i første seksårsperiode, se nedenfor. Rammene er der gitt i 2023-kroner. Ramme 2 er ikke vist siden gjennomsnittet for denne rammen er likt i begge seksårsperioder.

Tabell 5.1 Rammer for veiformål, fylkesveier og byområdene i prioriteringsoppdraget (mill. 2023-kr)

	Ramme 1			Ramme 3		
	2025-2030	2031-2036	2025-2036	2025-2030	2031-2036	2025-2036
Veiformål (ekskl. Nye Veier)	29 472	26 597	28 035	32 827	35 702	34 265
Fylkesveier	3 746	3 381	3 563	4 173	4 538	4 355
Byområdene	5 922	5 344	5 633	6 596	7 174	6 885

Statens vegvesen har omregnet de beregningstekniske rammene til 2024-kroner med etterfølgende indekser. Rammene i 2024-kr er vist i tabellen nedenfor.

Tabell 5.2 Indekser for omregning av de beregningstekniske rammene til 2024-kr

År	Faktor, endring fra året før	
	Byggekostnadsindeks for anlegg	Kostnadsindeks for drift og vedlikehold
2023	1,055	1,051
2024	1,046	1,044

Kilder:

Anlegg: SSB tabell 08658, Prognose fra finansdepartementet

Drift og vedlikehold: SSB tabell 08660, Prognose fra finansdepartementet

I tabellen nedenfor er det lagt til grunn en lineær reduksjon i rammen i første seksårsperiode for ramme 1 og økning for ramme 3 i tråd med oppdraget. Dette medfører at noe midler overføres mellom seksårsperiodene, mens rammen i tolvårsperioden beholdes. Rammene er fordelt mellom poster og mellom underposter på post 30.

Veiformål

Under veiformål er økningen/reduksjonen i midler mellom seksårsperiodene fordelt mellom porteføljen og mindre investeringer.

Fylkesveier

For fylkesveipostene er rammen til rentekompensasjonsordningen fordelt mellom seksårsperioder, likt i de tre rammenivåene. Fordelingen følger direkte av de renteforutsetningene som gjelder for ordningen. Tilskuddet til fylkesvei gir seg da av rammene i oppdraget. Tallene er korrigert for opprinnelig prognoseindeks for 2023 og justert for nye prognoseindekser i 2023 og 2024 med oppdaterte indekser fra Statsbudsjettet.

Byområdene

Innenfor rammen til Byområdene er de statlige forpliktelsene svært høye, særlig i første seksårsperiode. I svaret på prioriteringsoppdraget i mars 2023 var de samlede statlige forpliktelsene ved inngangen til planperioden anslått til om lag 45 mrd. 2023-kr. I dette anslaget var ikke endelig SSB-indeks for 2022 og revidert prognoseindeks for 2023 innarbeidet, noe som øker forpliktelsene, særlig knyttet til Ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo. I tillegg er det blitt enighet om en byvekstavtale for Tromsø, og regjeringen har i RNB 2023 og i reforhandlet avtale for Trondheim-regionen lagt til grunn at statens årlige tilskudd til gjenværende store kollektivprosjekter skal økes til 54 pst. fra dagens 50 pst. Vi har lagt til grunn at dette vil gjelde for alle 50/50-prosjekter. Samlet fører disse forholdene at de statlige forpliktelsene er om lag 52 mrd. 2024-kr.

Den beregningstekniske rammen for byområdene er utvidet i henhold til prisveksten fra marsleveransen, men de statlige forpliktelsene gjør at det er gjort noen omfordelinger mellom postene. 50/50-prosjektene utgjør om lag halvparten av de gjenstående forpliktelsene i inngåtte avtaler, og skal prisomregnes med i overkant av 20 prosent (fra gammel til ny indeks for 2022 og 2023, samt til 2024). Forpliktelsene for disse gjelder for perioden frem til 2029. Rammen derimot prisomregnes med kun 4,4 pst., og gjelder flatt for hele perioden frem til 2036. Dermed må en større andel av rammen brukes til å dekke forpliktelser i årene frem til 2029, og noe må forskyves ut i tid sammenlignet med det vi leverte i mars. Dermed må oppstart av Fløyfjelltunnelen og Bybanen til Åsane forskyves også i ramme 2. I mars hadde oppstart vi oppstart i 2029 og 2032, mens nye beregninger tilsier oppstart i 2033 og 2035. Byvekstavtale for Grenland og Buskerudbyen i ramme 3 vil med disse endringene først kunne realiseres fra 2030, mot tidligere 2025.

Prinsippet om lineær nedtrapping/opptrapping innenfor ramme 1 og ramme 3 innebærer at vi for byområdene foreslår enkelte justeringer i prioriteringene innenfor de to rammene, slik at vi kan håndtere forpliktelsene. Forslagene er i hovedsak som følger:

Ramme 1 (høyere ramme i første seksårsperiode enn marsrammen):

- Det vil være rom for mer midler til forpliktete programområdetiltak i de fire byvekstavtalene i første seksårsperiode enn omtalt i marsleveransen. Her foreslo vi at midler til programområdetiltak fordeles ut til 2036, nå vil dette kun forskyves til 2032
- Tidspunktet for eventuell inngåelse av nye byvekstavtaler ut over Tromsø utsettes til 2031, mot 2030 i marsleveransen. Et lavere nivå på midler til nye programområdetiltak i de fire store byene.

Ramme 2 (like rammer i første og siste seksårsperiode):

- En større andel av rammen må brukes til å dekke forpliktelser i første seksårsperiode
- Tidspunktet for når det kan være aktuelt å prioritere midler til Fløyfjelltunnelen nord og Bybanen til Åsane må forskyves. I svaret på prioriteringsoppdraget la vi til grunn henholdsvis 2030 og 2033 som første bevilgningsår. Nå blir dette utsatt med tre år, dvs. henholdsvis 2033 og 2035.

Ramme 3 (lavere ramme i første seksårsperiode enn marsrammen):

- Det vil være rom for mindre midler til forpliktete programområdetiltak i de fire byvekstavtalene i første seksårsperiode enn omtalt i marsleveransen, og noe mer av forpliktelsene må skyves til siste seksårsperioden.
- Tidspunktet for når det kan være aktuelt å prioritere midler til Fløyfjelltunnelen nord og Bybanen til Åsane må forskyves. I svaret på prioriteringsoppdraget la vi til grunn henholdsvis

2027 og 2029 som første bevilgningsår. Nå blir dette utsatt med tre år, dvs. henholdsvis 2030 og 2032.

- Tidspunktet for når det kan være aktuelt å prioritere midler til byvekstavtale for Grenland og Buskerudbyen vil måtte forskyves til 2030, mot tidligere 2025.

Regjeringen har i august offentliggjort at den vil prioritere midler til byvekstavtaler i både Nedre Glomma og Kristiansand. Dette øker de statlige forpliktelsene ytterligere, til om lag 55 mrd. kr. Eventuelle konsekvenser av disse prioriteringene er ikke vurdert i forbindelse med dette oppdraget. Dette må vi eventuelt komme tilbake til.

Tabell 5.3 Beregningstekniske rammer omregnet til 2024-kr og oppdatert med økte bindinger. Mill. 2024-kr

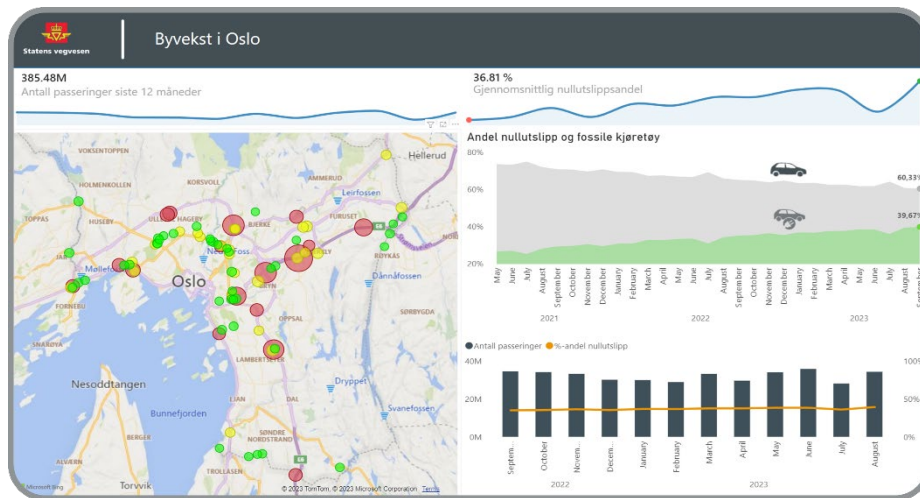
Post	Ramme 1 (-10 %)			Ramme 2			Ramme 3 (+10 %)		
	2025-2030	2031-2036	2025-2036	2025-2030	2031-2036	2025-2036	2025-2030	2031-2036	2025-2036
Veiformål									
Driftsutgifter (post 01)	4 803	4 866	4 835	4 803	4 866	4 835	4 803	4 866	4 835
- Herav teknologi	396	468	432	396	468	432	396	468	432
Drift og vedlikehold av riksveier (post 22)	11 557	12 305	11 931	11 557	12 305	11 931	11 557	12 305	11 931
Trafikant og kjøretøy (post 28)	2 471	2 471	2 471	2 471	2 471	2 471	2 471	2 471	2 471
OPS (post 29)	3 572	771	2 172	3 572	771	2 172	3 572	771	2 172
Investeringer riksvei (post 30)	7 158	6 261	6 709	8 658	10 861	9 759	10 708	16 111	13 409
- Herav porteføljen		1 476	738	4 392	5 776	5 084	6 092	10 990	8 541
- Hvorav bindinger utgjør	2 972	440	1 706	2 972	440	1 706	2 972	440	1 706
- Herav mindre investeringer	4 186	4 346	4 266	4 266	4 646	4 456	4 616	5 121	4 868
Kjøp av riksveiferjetjenester (post 72)	2 239	2 026	2 133	2 239	2 026	2 133	2 239	2 026	2 133
Tilskudd for reduserte bomtakster utenfor byområdene (post 73)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum veiformål	31 800	28 700	30 250	33 300	33 300	33 300	35 350	38 550	36 950
Fylkesveier									
Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene (post 61)	243	54	149	243	54	149	243	54	149
Utbedring for tømmertransport (post 64)	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Tilskudd til fylkesveier (post 65)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Særskilte midler innenfor rammetilskuddet (C-tabell)	3 494	3 318	3 406	3 707	3 896	3 802	4 286	4 292	4 289
Sum fylkesvei	3 746	3 381	3 564	3 959	3 959	3 959	4 538	4 355	4 447
Byområdene									
Tilskudd til store kollektivprosjekter (post 63)	1 895	921	1 408	1 895	1 148	1 522	1 946	1 935	1 941
Tilskudd til byområder (post 66)	3 146	2 199	2 673	3 198	2 323	2 761	3 198	2 468	2 833
Mindre tiltak for kollektiv, sykkel og gange (post 30)	1 145	2 464	1 805	1 487	2 529	2 008	1 354	2 904	2 129
Porteføljen SVV	-	-	-	-	582	291	393	189	291
Sum byområdene	6 186	5 584	5 885	6 580	6 582	6 581	6 891	7 496	7 194

AutoPASS

Transportveksten og befolkningsveksten i urbane områder ser ut til å gi økte utfordringer. Datadrevne og faktabaserte beslutninger er helt avgjørende for å imøtekomme utfordringene på en effektiv måte. Dette forutsetter blant annet informerte kunder, tilgang til det rette datagrunnlaget, inngående innsikt i relevante forhold og utvikling og implementering av rett teknologi. Dagens systemløsning for AutoPASS brukes blant annet som et virkemiddel for å nå målene i byvekstavtalene. Teknologien i AutoPASS gjør det mulig å kreve inn bompenger og eventuelt avgifter for å finansiere samferdselstiltak. I tillegg kan AutoPASS brukes som et verktøy for å styre trafikken, både med hensyn til miljø og trafiksikkerhet. Dette kan gjøres ved streknings-/områdebaserte og

tidsdifferensierte takster. Det kan for eksempel skje i form av vektet prising med hensyn til miljøklassifiseringer, Euroklasser og tung/lett transport.

AutoPASS generer i dag mye data som gir grunnlag for bedre beslutninger og trafikkstyring gjennom analyser og fremstillinger. AutoPASS Analytics er et verktøy som gir en forståelse for hvilke utfordringer vi står ovenfor på veinettet nå og frem i tid, samt hvor utviklingspotensialet ligger. Eksempelvis ser man at trafikkbelastningen på prioriterte strekninger er for høy, noe som gjør trafikkavviklingen sårbar ovenfor planlagte og ikke planlagte hendelser. En god og fremtidsrettet håndtering av transporten vil i større grad kreve en mer fleksibel og dynamisk trafikkstyring og avvikling, som også i større grad må være automatisert.



Figur 5.1 AutoPASS Analytics – Oversikt over andel nullutslipp og fossile kjøretøyer i et byområde

I fremtiden vil man kunne se for seg en økt mulighet til å dra nytte av statistikk generert fra AutoPASS Analytics, noe som kan bidra til mer fleksibel trafikkstyring. Flere muligheter er allerede tilgjengelig i markedet. Innen Intelligente transporttjenester og systemer (ITS) og ved bruk av Global Navigation Satellite Systems (GNSS) finnes det relevante teknologiske utviklinger som vil påvirke AutoPASS-løsningen. Man kan eksempelvis opprette geografiske soner for å definere områder med null- og lavutslipp (geofencing). Dette gir muligheten til å styre trafikken og samtidig kreve inn avgifter på en smidig måte. Dataen og innsikten Statens vegvesen besitter vil, i kombinasjon med GNSS-teknologi (satellittbaserte systemer for navigasjon og posisjonering med global dekning), gjøre det enklere å vekte prising mer fleksibelt i byområdene. Dette kan gjøres med hensyn til veistrekning, fartsgrense, trafikkvolum, samt støy og slitasje på vei. Teknologi og tjenester som allerede er tilgjengelig i dagens produktportefølje hos Statens vegvesen, i kombinasjon med AutoPASS, skaper verdifulle data og statistikk. Denne innsikten gir et større mulighetsrom til å kunne prise fremtidens takster mer rettferdig og smidig. Utvidet bruk av AutoPASS slik det her er beskrevet vil kreve endringer i eierskapet til AutoPASS, samt ny grenseoppgang av ansvar og myndighet mellom Statens vegvesen og aktørene i bompengesektoren. I tillegg må hjemmelsgrunnlaget tillate lagring og bruk av data.

I tabellene nedenfor presenterer vi vår oppdaterte vurdering av hvilke prosjekter i porteføljen som kan realiseres og/eller startes opp i ramme 2 og 3 de første seks årene av planperioden i de to sorteringene av porteføljen (dvs. at det vises hvor langt ned på listen i de to punktene over man kommer i de første seks årene av planperioden). Planleggingsmidler kommer i tillegg. I ramme 1 er det ikke rom for å starte nye prosjekter med statlig finansiering eller avsette midler til planlegging (gjelder begge sorteringer). Innenfor ramme 2 og 3 kan det bli aktuelt å prioritere midler til å starte opp planlegging på enkelte nye strekninger, bl.a. på E14 Stjørdal-Meråker. Som en konsekvens av økte bindinger på post 29 vil nivået på statlige midler til oppstart av nye prosjekter i første seksårsperiode reduseres.

I alternativet med sortering etter kriteriene fra porteføljestyringen legger Statens vegvesen til grunn at prosjektet Megården-Mørsvikbotn må utsettes noe i forhold til forslaget i marsleveransen, innenfor ramme 2. Innenfor ramme 3 vil oppstart av prosjektet E16 Hylland-Slæn måtte utsettes til siste seksårsperiode, i tillegg til at tidspunktet for oppstart av prosjektet E6 Megården-Mørsvikbotn i første seksårsperiode utsettes i forhold til marsleveransen.

Innenfor alternativet med sortering etter netto nytte, vil tidspunktet for oppstart av prosjektet E39 Ådland-Svegatjørn utsettes til senere i første seksårsperiode i ramme 2. I ramme 3 vil tidspunktet for oppstart av E39 Vågsbotn-Klauvaneset utsettes til siste seksårsperiode, i tillegg til at tidspunktet for oppstart av prosjektet E134 Saggrenda-Elgsjø vil skyves ut i første seksårsperiode.

Regjeringen har i august offentliggjort at den vil prioritere midler til oppstart av tre prosjekter i statsbudsjettet for 2024; E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2, E134 Røldal-Seljestad og E6 Megården-Sommerset. I tillegg har regjeringen offentliggjort at den vil prioritere midler til videreføring av forberedende arbeider på prosjektet Fellesprosjektet Arna-Stanghelle. Disse prosjektene er i dette oppdraget ikke definert som bundet, men prosjektene vil medføre vesentlig økte bindinger inn i planperioden, gitt at det blir fattet investeringsbeslutninger i Stortinget før NTP legges frem for Stortinget.

Disse fire prosjektene har altså noe ulik status slik vi har oppfattet signalene som er gitt. For prosjektene E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2, E134 Røldal-Seljestad og E6 Megården-Sommerset har regjeringen signalisert midler til oppstart i 2024. Samlet vil disse prosjektene øke de statlige forpliktelsene i første seksårsperiode med om lag 8,1 mrd. kr. Statlige forpliktelser i siste seksårsperiode er anslått til om lag 1 mrd. kr. Inkluderes Fellesprosjektet Arna-Stanghelle øker de statlige forpliktelsene i første seksårsperiode med ytterligere om lag 18,8 mrd. kr, totalt om lag 27 mrd. kr. I siste seksårsperiode øker forpliktelsene med om lag 12,8 mrd. kr, totalt om lag 13,8 mrd. kr.

Prioritering etter kriteriene i porteføljestyring

I prioritering etter kriteriene i porteføljestyring er det lagt stor vekt på modenheten til prosjektene. Videre har vi prioritert høyt nødvendige investeringer for å oppfylle krav etter tunnelsikkerhetsforskriften. Nytt løp for Oslofjordforbindelsen bygges for å tilfredsstille kravene om rømningsvei, den er mye stengt på grunn av hendelser og avlaster veisystemet i Oslo-regionen. På strekningen Megården-Mørsvikbotn på E6 er flere tunneler trange og tilfredsstiller ikke tunnelsikkerhetsdirektivet. Her er det i tillegg sterke samfunnsikkerhetshensyn knyttet til den svært lange

omkjøringsveien, 11 timer, dersom veien må stenges. Strekningen har bratte stigninger, og trange tunneler. Prosjektet E134 Røldal–Seljestad er viktig for å sikre fremkommelighet og gi en forutsigbar, sikker og effektiv transportåre på en værutsatt strekning over Haukelifjell med dårlig standard og stigningsforhold.

Det samme gjelder strekningen mellom Hylland og Slæn på E16 i Nærøydalen, som i tillegg er skredutsatt, og hvor ny vei erstatter de gamle tunnelene Stalheims- og Sivletunnelene som ikke tilfredsstiller kravene i tunnelsikkerhetsforskriften. Sistnevnte prosjekt utgår fra ramme 2 og 3 grunnet økte bindinger. I tillegg utgår rv. 291 Holmenbrua fra ramme 3, som ble prioritert i marsleveransen, grunnet økte bindinger. Her er det forutsatt i referansen at brua er åpen for lette og stengt for tunge biler, mens til NTP 2022-2033 ble det forutsatt at brua var helt stengt, noe som ga en vesentlig bedre nytte av prosjektet.

I ramme 1 er det ikke rom for å starte nye prosjekter som har behov for statlige midler i første seksårsperiode.

I alle rammene kan det være aktuelt å vurdere oppstart av prosjekter som ikke har behov for statlige midler, men er fullfinansierte med bompenger eller annen finansiering.

Tabell 6.1 Prosjekter i porteføljen som foreslås prioritert for oppstart innenfor foreslått ramme 2 og 3 i første seksårsperiode. Alternativ sortert etter kriterier fra porteføljestyringen. Mill. 2024-kr

Korridor	Prosjekt	Total investeringskostnad Mill. 2024-kr	Stat 2025 – 2030	Stat 2031 – 2036	Annen 2025- 2036
Ramme 2					
3	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	7 063	2 382		4 187
5	E134 Røldal-Seljestad	4 086	3 336		689
8	E6 Megården-Mørsvikbotn	12 413	1 802	10 541	0
	Sum ramme 2	23 562	7 520	10 541	4 876
Ramme 3					
3	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	7 063	2 382		4 187
5	E134 Røldal – Seljestad	4 086	3 336		689
8	E6 Megården – Mørsvikbotn	12 413	11 502	841	0
	Sum ramme 3	23 562	17 220	841	4 876

E134 Oslofjordforbindelsen

Målet med prosjektet er sikker kryssing av Oslofjorden med forutsigbar fremkommelighet i eksisterende trasé for E134. Det bygges nytt tunnellopp med tverrforbindelser mellom nytt og eksisterende tunnellopp. Prosjektet bygges for å imøtekomme krav i tunnelsikkerhetsforskriften. Netto nytte har bedret seg med om lag 2,4 mrd. kr sammenlignet med NTP 2022 – 2033. Dette skyldes en mer realistisk håndtering av bompengesystemet i beregningene, og at vareverdien er inkludert i beregningene.

Prosjektet vurderes å være robust mot endring i etterspørsel og teknologi. Ikke prissatte konsekvenser er vurdert og ikke funnet å endre prioriteringen av prosjektet. Vi viser til nærere omtale på supersiden.

Prosjektet er forutsatt fullfinansiert i første seksårsperiode i ramme 2 og 3.

E134 Røldal-Seljestad

Prosjektet skal bidra til at E134 over Haukelifjell blir en forutsigbar, sikker og effektiv transportåre mellom Østlandet og Vestlandet. Om vinteren er dagens vei ofte stengt i Hårdalen. Sterk stigning og skarpe svinger fører til at store kjøretøyer setter seg fast og hindrer trafikken. Prosjektet består av ny vei i tunnel fra Røldal til Seljestad, med bedre veistandard og stigningsforhold. I tillegg utbedres syv skredpunkter langs dagens vei. Netto nytte er redusert med ca. 0,852 mrd. kr sammenlignet med beregningen levert til NTP 2022 – 2033. De største reduksjonene i netto nytte kommer som følge av økte drift- og vedlikeholdskostnader i tunnel, som ikke lå inne i NTP-beregningen. Prosjektet vurderes til å være robust mot endring i etterspørsel og teknologi. Når det gjelder samfunnssikkerhet vil utbyggingen av denne strekningen ha stor verdi for koblingen Røldal-Odda, og kan være viktig for akuttberedskapen ved Odda sykehus. Den vil også styrke rv. 13 som forbindelse mellom Stavanger og Haugesund/Bergen. Ikke prissatte konsekvenser er vurdert og ikke funnet å endre prioriteringen av prosjektet. Vi viser til nærere omtale på supersiden.

Prosjektet er forutsatt fullfinansiert i første seksårsperiode i ramme 2 og 3.

E6 Megården-Mørsvikbotn

Eksisterende E6 mellom Megården og Mørsvikbotn har 16 tunneler og generelt lav standard. 12 tunneler er trange og tilfredsstillende ikke tunnelsikkerhetsforskriften. Strekningen har bratte stigninger og ved stengninger er omkjøringstiden elleve timer. Formålet med prosjektet er redusert reisetid, økt tunnelsikkerhet og økt samfunnssikkerhet. Ny E6 (45 km) vil redusere reisetiden med 14 minutter og redusere omkjøringstid ved stengninger til under en time. Det er kun mindre endringer i netto nytte sammenlignet med beregningen levert til NTP 2022 – 2033. Prosjektet vurderes å være robust mot endring i etterspørsel og teknologi, og har nasjonal betydning innenfor samfunnssikkerhet og beredskap. Det bygges etter pålegg om rømningsmulighet i henhold til tunnelsikkerhetsforskriften. Når det gjelder samfunnssikkerhet er E6 i praksis er eneste sør-nord-akse nord for Trondheim, med lang omkjøring via Sverige og er viktig for fremføring av varer og tjenester. Samtidig er E6 nord for Trondheim en svært viktig fremføringsvei for Forsvaret og NATO. Når Sverige og Finland blir med i NATO vil dette øke betydningen av grensenære veier på begge sider av grensene. Ikke prissatte konsekvenser er vurdert og ikke funnet å endre prioriteringen av prosjektet. Vi viser til nærere omtale på supersiden.

Delstrekningen Megården-Sommerset finansieres i første periode innenfor ramme 2, og hele strekningen frem til Mørsvikbotn nesten fullfinansiert i ramme 3.

Prioritering etter samfunnsøkonomisk netto nytte pr. budsjettkrone

I prioritering etter samfunnsøkonomisk nytte har vi prioritert prosjektene med høyest netto nytte pr. budsjettkrone i henhold til oppdraget. I ramme 2 er det funnet rom for oppstart av to nye prosjekter i porteføljen i første seksårsperiode. E39 Smiene–Harestad skal gi sammenhengende firefelts vei mellom Eiganestunnelen i sør og Rogfast i nord. E39 Ådland-Svegatjørn vil knytte Bergens-området og Stavanger-området bedre sammen og utvide bo- og arbeidsmarkedsregionene. I tillegg er det i ramme 3 funnet rom for E10 Nappstraumen-Å, E134 Dagslett-E18, Viker, Rv. 22 Glommakryssingen og E134 Saggrenda-Elgsjø. Oppstart av E39 Vågsbotn-Klauvaneset i første seksårsperiode faller nå ut

som følge av ytterligere økte bindinger. I ramme 1 er det ikke rom for å starte nye prosjekter, eller for midler til planlegging. I forhold til marsleveransen er E10 Nappstraumen-Å kommet inn i første periode, som nevnt ovenfor. I alle rammene kan det være aktuelt å vurdere oppstart av prosjekter som ikke har behov for statlige midler, men er fullfinansierte med bompenger eller annen finansiering.

E39 Ådland-Svegatjørn og E134 Saggrenda-Elgsjø er vurdert å ha stor negativ konsekvens for enkelte ikke prissatte virkninger, se prosjekttomtale og kapittel 8 om virkninger. Det planlegges avbøtende tiltak og løsninger som ventes å redusere virkningene.

Tabell 6.2 Prosjekter i porteføljen som foreslås prioritert for oppstart innenfor foreslått ramme 2 og 3 i første seksårsperiode. Alternativ sortert etter netto nytte pr. budsjettkrone. Mill. 2024-kr

Korridor	Prosjekt	Total investeringskostnad Mill. 2024-kr	Stat 2025-2030	Stat 2031-2036	Annen 2025-2036
Ramme 2					
3	E39 Smiene-Harestad	4 644	2 000		2 583
4	E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)	49 695	5 520	28 976	14 479
	Sum ramme 2	54 339	7 520	28 976	17 062
Ramme 3					
3	E39 Smiene-Harestad	4 644	2 000		2 583
4	E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)	49 695	9 000	25 496	14 479
8	E10 Nappstraumen- Å	1 563	1543		
3	E134 Dagslett-E18, Vikar	5 995	2 508		3 487
1	Rv. 22 Glommakryssingen	3 981	1 682		2 232
5	E134 Saggrenda-Elgsjø	2 928	487	1 248	1 120
	Sum ramme 3	68 806	17 220	26 744	23 901

E39 Smiene-Harestad

E39 Smiene-Harestad skal gi en sammenhengende firefelts vei og god fremkommelighet mellom Eiganestunnelen i sør og Rogfast i nord. Prosjektet er en del av porteføljen i byvekstavtalen på Nord-Jæren. Byvekstavtalen er en politisk avtale mellom stat, fylke og kommune. Avtalen er ikke juridisk bindende, men har forpliktelser om forutsatt tildeling gjennom årlige budsjetter. E39 Smiene – Harestad vil bidra til økt trafikk og utvidet bo- og arbeidsmarked sammen med E39 Rogfast. Harestadkrysset må ferdigstilles samtidig med Rogfast, og løsning må avklares i Statens vegvesens gjennomføringsplan. Prosjektet er planlagt finansiert delvis med bompenger og delvis med statlige midler. Ikke prissatte konsekvenser er vurdert og ikke funnet å endre prioriteringen av prosjektet. Vi viser til nærmere omtale på supersiden.

Prosjektet er fullfinansiert i første seksårsperiode i ramme 2 og 3.

E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)

Prosjektet vil knytte Bergens-området og Stavanger-området bedre sammen og utvide bo- og arbeidsmarkedsregionene. Veistrekningen omfatter bru over Langenuen mellom Stord og Tysnes, og bru over Bjørnafjorden mellom Reksteren på Tysnes og Søre Øyane i Os. Netto nytte er redusert med

i underkant av 1,9 mrd. kr sammenlignet med NTP 2022 – 2033. Årsaken er økte driftskostnader for ferjedrift, og at billettinntektene er redusert grunnet nye takstretningslinjer. Det vurderes lavere fartsgrense og redusert standard som del av reguleringsplanarbeidet. Redusert reisetid blir betydelig også med lavere fartsgrense.

Beregningen av prosjektet vurderes å være robust mot endring i teknologi fordi det er forutsatt at alle ferjestrekningene i referansealternativet har elektrisk drift. Tidligere beregninger har lagt til grunn flytende naturgass (LNG) på strekningen Halhjem-Sandvikvåg, men med tidsperspektivet i NTP 2025 – 2036 og den pågående teknologiutviklingen anses nå elektrisk drift som mer sannsynlig. Prosjektet er noe følsomt for etterspørsel, og det vurderes derfor redusert standard som en del av reguleringsplanutredningen.

Prosjektet har regional betydning for samfunnssikkerhet og beredskap. Samfunnssikkerheten bedres siden prosjektet binder Bergens-området sammen med Stord og området videre sørover mot Haugesund. Rogfast, som er under bygging, og Hordfast vil gi en landfast forbindelse mellom Bergen og Stavanger og gi sikrere forsyningsveier for varer og tjenester i et stort område. Ikke prissatte konsekvenser er vurdert og ikke funnet å endre prioriteringen av prosjektet. Vi viser til nærere omtale på supersiden.

Prosjektet er fullfinansiert i tolvårsperioden i ramme 2 og 3.

E10 Nappstraumen-Å

Prosjektet skal øke regularitet og bedre trafiksikkerheten. Veien er skredutsatt, og det omfatter totalt 7 skredpunkter med middels høy eller høy skredfaktor. Veien har mye turisttrafikk, blant annet en del sykkelurister. Eksisterende vei vil breddeutvidelse til gul midtstripe, og flaskehals og skredpunkter utbedres. Netto nytte har forbedret seg med 0,8 mrd. kr sammenlignet med NTP 2022 - 2033. Dette skyldes bl.a. at turisttrafikken tidligere ikke var godt nok inkludert i beregningene pga en svakhet ved beregningsoppsettet.

Ikke prissatte konsekvenser er vurdert og ikke funnet å endre prioriteringen av prosjektet. Vi viser til nærere omtale på supersiden.

Prosjektet er fullfinansiert i første seksårsperiode i ramme 3, og inngår ikke i første seksårsperiode i ramme 1 og 2.

E134 Dagslett-E18, Vikar

Prosjektet er en ny firefelts E134 fra Dagslett ved Spikkestad i Asker kommune til Vikar ved Reistad i Lier. Veien er ulykkesbelastet og tilfredsstillende ikke dagens krav. Det er store fremkommelighetsproblemer og negative miljø- og barrierewirkninger. Prosjektet vil, sammen med nytt løp i Oslofjordtunnelen, bidra til at østre del av E134 blir en bedre omkjøringsvei sør for Oslo, en del av en ytre ring rundt Oslo og dermed en alternativ transportkorridor for tungtrafikken. Netto nytte er redusert med 6,7 mrd. kr sammenlignet med NTP 2022 – 2033. Dette skyldes at det er Vikar-alternativet som er beregnet. Ikke prissatte konsekvenser er vurdert og ikke funnet å endre prioriteringen av prosjektet. Vi viser til nærere omtale på supersiden.

Prosjektet er fullfinansiert i første seksårsperiode i ramme 3, og inngår ikke i første seksårsperiode i ramme 1 og 2

Rv. 22 Glommakryssingen

Ny 4-feltsvei i eksisterende korridor mellom Garderveien i vest og Kringenkrysset i øst, med rundkjøringer som kryssløsninger i innkjøring til Fetsund sentrum på vestsiden av Glomma og Sundetkrysset på østsiden av Glomma. Gang- og sykkelvei på hele strekningen med eget fortau for gående på deler av strekningen og ny bru over Glomma. Ikke prissatte konsekvenser er vurdert og ikke funnet å endre prioriteringen av prosjektet. Vi viser til nærere omtale på supersiden.

Prosjektet er fullfinansiert i første seksårsperiode i ramme 3, og inngår ikke i første seksårsperiode i ramme 1 og 2.

E134 Saggrenda – Elgsjø

Utbygging av E134 mellom Saggrenda og Elgsjø skal bidra til en effektiv og trafikk sikker forbindelse mellom bo- og arbeidsmarkedene på Kongsberg og Notodden. Strekningen er en del av nasjonal hovedvei øst–vest. Veien er i dag en tofeltsvei med bratte stigninger, krappe kurver, smale bruer og manglende forbikjøringsmuligheter. Strekningen over Meheia er en flaskehals, særlig for tungtransporten vinterstid. Det er små endringer på netto nytte sammenlignet med NTP 2022 -2033. Ikke prissatte konsekvenser er vurdert og ikke funnet å endre prioriteringen av prosjektet. Vi viser til nærere omtale på supersiden.

Prosjektet er fullfinansiert i første seksårsperiode i ramme 3, men inngår ikke i første seksårsperiode i ramme 1 og 2.

Samfunnssikkerhet er et tema som var sentralt i marsleveransen. Det mangler faglig grunnlag for å prissette nytten av å ha et transportsystem som bygger oppunder statsikkerhet, Forsvarets behov og samfunnssikkerhet i stort. Det vises til marsleveransen og til KVV Nord-Norge for mer konkret omtale av disse temaene. Som vi der har omtalt har Statens vegvesen utarbeidet oversikter over kritikaliteter i veinettet. Dette er et viktig grunnlag for videre arbeid med å prioritere konkrete sikringstiltak på veinettet. Dette er et arbeid som må pågå kontinuerlig både ut fra at Forsvaret løpende vurderer sine behov, og at klimaendringer medfører nye utfordringer. Dette siste er nærmere omtalt i det etterfølgende. Det kan bli aktuelt å starte opp videre planlegging av aktuelle tiltak på E14 som følge av at Trondheimsfjorden er et viktig område for NATO.

Klimatilpasning

Samferdselsdepartementet spør i en presisering til prioriteringsoppdraget om Statens vegvesen vurderer det som riktig å endre prioriteringer etter ekstremvære Hans. Det vil vi ikke, men utfordringene ekstremværet har gitt understreker igjen hvor viktig det er å ha tilstrekkelige midler til drift og vedlikehold av veinettet.

Statens vegvesen har med bakgrunn i den siste tidens ekstremvær intensivert arbeidet med klimatilpasning. Det er blant annet startet opp et tverrfaglig arbeid med å utarbeide strategi og handlingsplan for klimatilpasning, som vil gjøre etaten bedre rustet til å håndtere dagens ekstremvær og til å møte klimaendringene frem mot 2050. Veinettet må gjøres mer robust for å tåle mer ekstremvær, samtidig som driften av veinettet og beredskapen må videreutvikles. Det vil ikke være mulig å bygge seg ut av de utfordringene som følger av klimaendringene. Mye av håndteringen av fremtidige klimaendringer er knyttet til etablering av en god veiberedskap på tvers av veieierskap. Det aller meste av veinettet vil ikke bli berørt av nye, store prosjekter frem mot 2040, men vil måtte klimatilpasses gjennom andre tiltak. Vi må ta vare på det vi har, utbedre det vi kan og bygge nytt der vi må.

Statens vegvesen er i gang med en revidert sammenstilling av risiko og sårbarhet i riksveinettet (RiksROS). Arbeidet vil bygge på datagrunnlaget fra VegROS i Nasjonal vegdatabank (NVDB), naturfareplaner, kunnskap om kjente flom- og skredpunkter, beredskapsplaner i driftskontrakter og kompetansen til blant annet byggeledere og beredskapsrådgivere.

Videre vil Statens vegvesen oppdatere vårt samlede grunnlag for å vurdere hvordan riksveinettet kan og bør utvikles på kort og lang sikt i en strategi for riksveinettet. Klimatilpasning vil være en viktig del av dette arbeidet og vil blant annet baseres på strategi og handlingsplan for klimatilpasning og RiksROS. Vi vil vurdere hvilke tiltaksstrategier som er best egnet for å møte de samlede behovene og utfordringene på riksveiene slik at vi får mer for pengene.

I tillegg vil vi videreføre tidligere aktiviteter:

- Løpende kartlegging av flom og skredpunkter, samt områder med kvikkleire langs riksveinettet.
- Utvikling av tilstandsindikatorer for veinettet sammen med nødvendige datasystemer. NVDB vil være sentral i formidlingen av informasjon om det offentlige veinettet i fremtiden.

- Tilstandsbasert vedlikehold vil øke bruken av sensorer, teknologi dataanalyser og kunstig intelligens for å forutse behov for vedlikehold av veiinfrastruktur.
- FoU-prosjektet Klimatilpasning og veitransport (KLIMAVEI) utvikler metoder og verktøy som inkluderer klimarisiko i beslutningsprosessene innenfor planlegging, prosjektering og drift av veiinfrastruktur.
- Etablering av et driftsstøttesenter som skal bidra til felles situasjonsforståelse og datagrunnlag for beslutninger innen drift og vedlikeholdsarbeidet.



I Hurdalsplattformen varslet regjeringen at den vil ta initiativ til at Statens vegvesen sammen med fylkeskommunene utarbeider nasjonal gjennomføringsplan for ras- og skredsikring av alle riks- og fylkesveier med høy og middels skredfaktor. I Prop. 1 S (2021-2022) samt prioriteringsoppdrag til NTP 2025 – 2036 er kartlegging av alle ras- og skredpunkter på fylkesvei og riksvei omtalt. I prioriteringsoppdraget til NTP står det:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at det sammen med fylkeskommunene utarbeides en nasjonal gjennomføringsplan for skredsikring av alle riksveger og fylkesveger med høy og middels skredfaktor.»

Statens vegvesen har oppdatert sin skredsikringsplan for riksvei fra 2019 med nye beregninger med oppdatert skredmodell. Vedlagt er oversikt over skredpunkter med middels høy og høy skredfaktor (vedlegg 1).

Det har parallelt pågått et arbeid i Statens vegvesen med å forenkle og forbedre skredfaktor-modellen, jf. brev av 17.08.2023 (vår ref. 22/172229-29). Skredfaktormodellen er ikke en fasit for prioritering mellom skredtiltak, men et verktøy eller hjelpemiddel for veieiere til å gjøre sine prioriteringer. Ny skredfaktormodell var ikke ferdigstilt på tidspunktet da fylkeskommunene og Statens vegvesen skulle oppdatere skredsikringsplanene, og vi har dermed benyttet eksisterende skredfaktormodell. Dette etter ønske fra fylkeskommunene og avtale med Samferdselsdepartementet.

Oppdaterte skredsikringsplaner for riksvei

Statens vegvesen utga i 2019 oversikter over skredsikringsbehov på riks- og fylkesvei i fem regionale rapporter. Vi har oppdatert disse oversiktene for riksvei. Oppdateringen innebærer gjennomgang av alle skredpunkter, og for skredpunkter i høy og middels kategori er det laget forslag til sikringstiltak med tilhørende kostnadsoverslag. Kostnadsoverslag er gitt i 2024-kroner. Vedlegg 1 gir en oversikt over alle skredpunkter med høy og middels skredfaktor.

Høy og middels kategori er beregnet ut fra regnemodell for skredfaktor. I denne modellen blir skredfare og konsekvenser av skred på vei beskrevet gjennom seks ulike faktorer. Disse er:

- Trafikkmengde
- Skredfare (sannsynlighet x skredbredde på veg)
- Omkjøringstid
- Stengningshyppighet
- Stengt vei på grunn av skredfare
- Potensial for naboskred

Disse forholdene tilordnes en verdi ut fra en forhåndsdefinert skala, og summeres til skredfaktor. Ut fra skredfaktor grupperes skredpunktene i kategoriene høy, middels og lav.

Statens vegvesens oppdatering omfatter 461 skredutsatte punkter på veinettet. Av disse er 255 i høy og middels kategori (78 i høy og 177 i middels).

For flere skredpunkter er det angitt to ulike forslag til sikring. Tabellen nedenfor viser kostnad knyttet til det som er angitt som primært sikringstiltak. Det mest aktuelle tiltaket er angitt som primært sikringstiltak. Mange skredpunkter er anbefalt sikret med aktive sikringstiltak. Dette er tiltak hvor skredfare enten overvåkes og veien stenges ved skred, eller som innebærer kontrollert utløsning av skred. Det er tiltak som kan gi god sikring mot tap av liv, men som ikke hindrer at veien må stenges i en periode med skredfare eller når det har gått skred. Aktive tiltak har ofte en lavere investeringskostnad, men krever aktiv oppfølging for å gi ønsket sikringseffekt. Aktive tiltak er foreslått som sikring på 15 skredpunkter i denne kartleggingen.

Tabellen nedenfor viser antall skredpunkter i kategoriene høy og middels, og anslått kostnad for å kunne sikre skredpunktene. Kostnader er angitt i 2024-kroner.

Tabell 8.1 Antall skredpunkter på riksvei i skredkategori middels og høy og anslåtte sikringskostnader

	Antall skredpunkter			Anslått sikringskostnad (Mill. 2024-kr)		
	Høy	Middels	Sum	Høy	Middels	Sum
Korridor 1						
Korridor 2						
Korridor 3	1	2	6	28	13	41
Korridor 4	18	26	79	11 421	763	12 185
Korridor 5	30	59	138	6 665	2 819	9 484
Korridor 6	4	23	56	5 203	1 524	6 727
Korridor 7	3	14	20	17	2 224	2 241
Korridor 8	22	53	162	3 551	1 131	4 682
Totalt	78	177	461	26 884	8 474	35 358

Antall skredpunkter som elimineres

Statens vegvesen har et mål om å utbedre flest mulig av de kartlagte skredpunktene i middels og høy kategori i løpet av NTP-perioden. En rekke prosjekter er under bygging, hvor noen har effekt på skred. Flere av prosjektene i porteføljen har i tillegg effekt på skred, disse er vist i tabellen nedenfor. Videre er det aktuelt å gjennomføre noen investeringsprosjekter under 1 mrd. kr, som vil bli konkretisert i etatens gjennomføringsplan for 2025-2030 (36). Blant disse er det både enkelte rene skredsikringsprosjekter, og utbedringsprosjekter som kan inneholde skredsikring. En antatt effekt av prosjekter som kan være aktuelle å starte opp i første seksårsperiode er vist i tabellen, men dette er foreløpige tall.

I tillegg er det behov for en tilstrekkelig stor pott til mindre, målrettede investeringstiltak langs riksvei, hvor det også vil være skredsikringstiltak. Også disse vil bli konkretisert i gjennomføringsplanen.

Det vil også blir gjennomført noen skredsikringstiltak som helt eller delvis finansieres over drifts- og vedlikeholdsbudsjettet. Dette kan blant annet være aktive skredsikringstiltak, jf. omtale ovenfor. Disse planlegges og gjennomføres fortløpende.

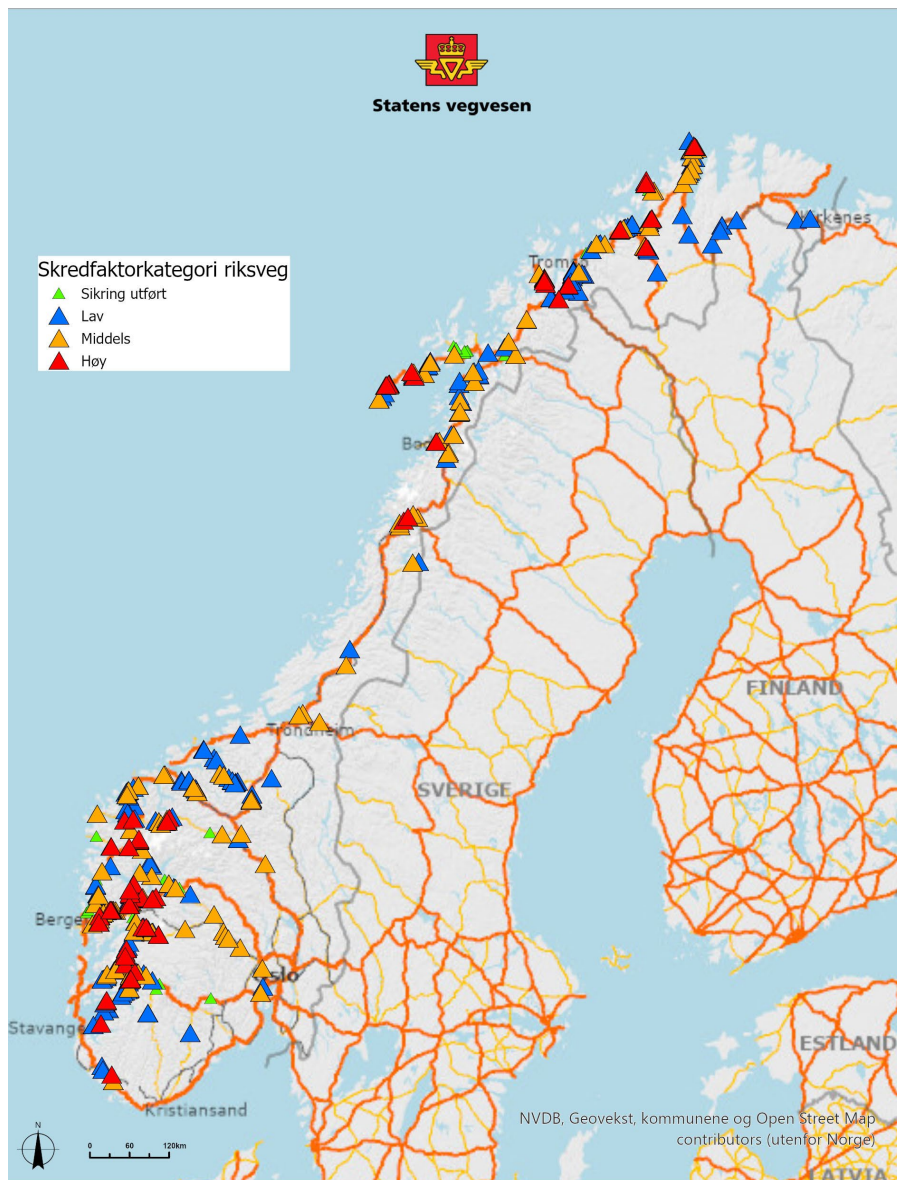
Alt i alt er det derfor vanskelig å anslå hvor mange skredpunkter som vil bli utbedret i NTP-perioden. Statens vegvesen arbeider kontinuerlig for å sikre riksveinettet mot skred og flom, og vil måle og følge opp tilstanden gjennom NTP-perioden.

Nye Veier

I Nye Veiers portefølje er det rv. 13 fra Skaret til Sogndal som er spesielt rasutsatt. I tillegg er det utfordringer med ras på E6 Otta-Dombås-Vestnes. Delstrekningen Rv13 Djupevik til Kviturtunnelen er den mest rasutsatte delen av strekningen Skare-Sogndal, hvor raspunktet Byrkjeneset ligger på delstrekningen. Byrkjeneset har høy skredfaktor og en skredfrekvens på 1. Nye Veier planlegger å gå i gang med tiltaket i løpet av 2024.

Tabell 8.2 Antall skredpunkter som vil bli eliminert med prosjektene i porteføljen, og et grovt anslag på antall punkter som elimineres med prosjekter under 1 mrd. første 6 år. I tillegg kommer mindre investeringstiltak og aktiv skredsikring, som konkretiseres i Statens vegvesens gjennomføringsplan.

Korridor	Prosjekt	Skredpunkter som elimineres	Skredfaktor (høyeste faktor som sikres)	Prioritert i en av rammene første 6 år
Porteføljen				
4	E39 Klakegg-Byrkjelo	6	4,79	
5	E16 Hylland-Slæn	5	3,37	
5	E16 Arna-Stanghelle og Vossebanen	10	5,25	
5	Røldal-Seljestad	7	3,33	X
8	E6 Megården - Mørsvikbotn	3	2,85	X
8	E10 Nappstraumen-Å	13	5,06	X
8	E45 Kløfta	8	3,61	
Sum		52		
Aktuelle investeringsprosjekter under 1 mrd. kr første 6 år				
		1	2,55	X
Sum Statens vegvesen		53		
4	Rv. 13 Skare Sogndal	1	5,18	X
Sum Nye Veier		1		
Totalt		54		



Figur 8.1 Skredpunkter på riksvei i kategori lav, middels og høy og gjennomførte sikringstiltak

For å ta høyde for at KVV Norge-Norge og KVV Nord-Norgebanen er ferdigstilt åpner departementene i prioriteringsoppdraget for at virksomhetene etter nærmere avklaring med departementene eventuelt kan prioritere tiltak fra disse i denne oppdateringen, selv om det ikke er gjennomført KS1. Nedenfor følger en omtale av KVV Nord-Norge.

KVV Nord-Norge skulle etter planen være klar i god tid før NTP 2026 – 2037. NTP ble fremskyndet med ett år, samtidig som KVV-arbeidet har tatt noe lengre tid. Dette skyldes blant annet parallelliteten med KVV Nord-Norgebanen, og den nye sikkerhetssituasjonen med NATOs utvidelse. KVV Nord-Norge ble overlevert Samferdselsdepartementet 27. september.

Kartlagte behov gjennom medvirkningsprosesser

For å få et godt kunnskapsgrunnlag har det i arbeidet med KVVUen vært flere medvirkningsprosesser. Arbeidsgrupper med representanter fra fylkene, Statsforvalteren, Sametinget og Forsvaret jobbet i 2021 med ulike tema. Prosjektet gjennomførte KVVU-verksteder høsten 2021, og i 2022 ble det gjennomført en scenarioprosess. Regionrådene har vært invitert til politiske samrådsmøter, og kommunene har deltatt i to digitale og ett fysisk møte. Gjennom dette har prosjektet dannet seg et bilde av de største utfordringene/problemene i landsdelen. Overordnet er det to hovedproblemer:

- Lange avstander gir kostbare reiser, både for person- og godstransport
- Geografi og klimatiske forhold fører til uforutsette hendelser, som igjen gir stengninger og større og lite forutsigbar tidsbruk, spesielt vinterstid

Demografisk utvikling med færre innbyggere generelt, og ungdom spesielt, skaper negativitet. Tilgangen på kompetanse og arbeidskraft gir utfordringer for næringslivet, og uten nok folk i landsdelen blir det også mer krevende å opprettholde og øke sikkerhets- og beredskapsnivåene.

Landsdelen er langstrakt, og problemene varierer fra region til region. På Finnmarkskysten bor folk i tettsteder med lange avstander til neste bygd /by og hovedvei. Sjøveien har vært den viktigste i tidligere tider, og spiller fremdeles en viktig rolle. Trygge og funksjonelle havner er avgjørende for fiskerinæringen, og de er også viktige i sikkerhets- og beredskapssammenheng. Etter krigen ble riks- og fylkesveiene viktigere bindeledd i landsdelen, og kortbanenettet kom som en revolusjon på 60-/70-tallet. I tillegg til demografisk utvikling er prisen på flyruter, oppgradering av fiskerihavnene, skredsikring og drift og vedlikehold av riks- og fylkesveiene de viktigste problemstillingene på transportområdet lengst nord i landet. Tilsvarende har ferje- og hurtigbåtfylket Nordland sine spesielle utfordringer med kostbar kollektivtransport til øysamfunn og veiløse bygder. Bodø, Tromsø og de andre byene har innpendling fra omegnskommuner med større trafikk enn i resten av landsdelen. Flere steder er det et potensial for utvidelse av bo- og arbeidsmarkeds-regionene. Riks- og hovedveiene i landsdelen går ofte gjennom tettsteder og byer, og fungerer som lokal- og regionalvei i tillegg til hovedvei. Dette er negativt og belastende for nærmiljø og trafikksikkerhet. Landsdelen er rik på ressurser; sjømat, mineraler og energi. Vakker natur er attraktivt for friluftsliv og turisme, og reindriftsnæringen er en viktig næring og kulturbærer.

Nasjonale behov – prosjektutløsende behov

For nasjonen Norge er det viktig at det er bosetting i nord. Dette er ut fra et sikkerhetsperspektiv, men også for å ha arbeidskraft til å forvalte ressursene som er der. Gjennom arbeidet med KVUen er fokuset endret. Sikkerhet og beredskap handlet først og fremst om adkomst til sykehus, forsynings-sikkerhet, overvåkning og beredskap på havet, og sikkerhet med hensyn til skred og uvær. Etter Russlands invasjon i Ukraina er situasjonen i nord, og spesielt i Øst-Finnmark, en helt annen. NATOs utvidelse gir også en ny situasjon som åpner for et tettere samarbeid mellom Norge, Sverige og Finland, først og fremst i nord. Havner i nord blir adkomsthavner for NATO-styrker, og øst-vest-forbindelsene blir viktigere.

De nasjonale behovene blir også de prosjektutløsende behovene i denne KVU-en for Nord-Norge:

Det er behov for et transportsystem som legger til rette for utnyttelse av ressursgrunnlaget og som ivaretar hensyn til samfunnssikkerhet og beredskap i hele landet. For å sikre arbeidskraft og levedyktige lokalsamfunn er det behov for å styrke bolyst og bli-lyst i alle regioner.

Konsepter for transportsystemet og anbefalte tiltak

KVU Nord-Norge omfatter et stort geografisk område og alle transportformer. Prosjektet har valgt å løse dette med en tiltakspakke og en konseptuell del. Utgangspunktet er tema knyttet til prosjektutløsende behov (se figur under). Tiltakspakken ligger fast, mens den konseptuelle delen er ulike vei- og baneløsninger mellom Fauske og Tromsø/Alta. Tiltak som er identifisert innenfor ett tema kan også være viktig for de andre temaene. Det konseptuelle valget påvirker alle tema. Det konseptuelle valget påvirker alle tema.

Prosjektet har identifisert både små og større tiltak innenfor alle transportformer. Noen tiltak kan settes i gang raskt, mens andre vil ha et lengre perspektiv. Nedenfor er noen anbefalinger i KVUen av tiltak som bør komme først.

Tabell 9.1 Tiltak som inngår i KVU Nord-Norge og hvor viktige de er for de tre prosjektutløsende behovene

Tiltak som inngår i de ulike tema	Viktigst for	Også viktig for	Også viktig for
Reduserte flypriser og bedre flytilbud	3	3	2
Innseiling og havn	4	4	4
Ta igjen standard- og vedlikeholdsetterslep fylkesvei	4	4	4
Skredsikring	4	4	4
Tiltak som bedrer robusthet/restitusjon	4	4	3
Tiltak for bedring av oppetid værutsatte strekninger	4	4	3
Døgnåpen tollstasjon E10 Bjørnfjell	4	3	0
G/S-tiltak langs riks- og europavei	4	3	0
Tilskudd til kommuner – mikrourbanisme	4	1	0
E45 Kløfta	4	4	4
E6 Narviktunnelen	4	4	4
E10 Lofoten – E6	4	4	4

Tema	Fargekode og skala
Bolyst og bli-lyst	0-4
Rikdom fra havet og andre næringer	0-4
Forberedt!	0-4

Statens vegvesens vurderinger av KVUens betydning for prioriteringene i NTP 2025 – 2036

I oppdraget åpnes det for at virksomhetene etter at KVUene er ferdigstilt vurderer om prioriteringene fra marsleveransen bør endres. Samferdselsdepartementet har ikke gitt nye kriterier for prioritering knyttet til KVV Nord-Norge. Det betyr at vi fortsatt skal prioritere ut fra henholdsvis porteføljekriterier og netto nytte per budsjettkrone.

I KVUen fremkommer det at E45 er en svært viktig strekning for næringstransport, forsyninger, vei til flyplass og samfunnssikkerhet og beredskap. Statens vegvesen har derfor prioritert prosjektet E45 høyere enn i mars leveransen og flyttet det fra 9. til 5. plass på prioriteringen etter kriteriene i porteføljestyling.

10 OVERORDNET PLAN FOR Å REDUSERE VEDLIKEHOLDSETTERSLEPET PÅ RIKSVEI

Vi viser til brev om oppfølging av prioriteringsoppdraget, kapittel 4, punkt 9. Vi viser også til svar på spørsmål 10 i brev om oppfølging av prioriteringsoppdraget, levert 1. juni, om eksempler på effekten av å ikke avsette tilstrekkelige midler til å opprettholde tilstanden på riksveinettet.

Regjeringspartiene har i Hurdalsplattformen blitt enige om å utarbeide en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på riksveiene.

Statens vegvesen mener at det er viktig å redusere vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet. Vi har i vårt innspill til prioriteringer i NTP 2025 – 2036 lagt vekt på å ta vare på det vi har, utbedre det vi kan og bygge nytt der vi må. En slik innretning er bærekraftig, samfunnet får mest igjen for pengene, det bidrar til mindre klimagassutslipp og gjør Norge mindre sårbart.

En strategi for å redusere vedlikeholdsetterslepet må omfatte tre forhold:

1. *Det må bevilges tilstrekkelig midler til drift og vedlikehold, slik at vedlikeholdssetterslepet ikke øker.* Midlene til drift må dekke forpliktelser i driftskontraktene og ekstraordinære situasjoner. Midlene til vedlikehold må være på nivå med det som beregnes i MOTIV, som er det beste anslaget vi har i dag for hvor mye midler som trengs til vedlikehold for å unngå et økt etterslep.
2. *Det må bevilges midler til å redusere vedlikeholdsetterslepet, gjennom økte midler til vedlikehold og investering.*
3. *Det må være forutsigbarhet i rammene til drift og vedlikehold over flere år.* Dette vil gjøre det mulig å innrette arbeidet slik at man får mest mulig for pengene.

Status

Det er et betydelig vedlikeholdsetterslep på riksveiene. Etterslepet er oppstått fordi det er bevilget for lite midler til drift og vedlikehold over flere år. Med tilleggsbevilgningen som er vedtatt i RNB 2023 er det første gang det er en bevilgning til vedlikehold som er på om lag samme nivå som behovet vi beregner med modellen MOTIV.

De siste årene har vedlikeholdsetterslepet blitt redusert i tunneler i forbindelse med oppfyllelse av tunnelsikkerhetsforskriften, mens det sannsynligvis har økt på de fleste andre veielementer.

Begreper

Med én gang en vei er bygd eller oppgradert begynner en gradvis nedbryting som over tid medfører behov for vedlikehold. Det *ordinære vedlikeholdet* vil for eksempel være å reparere eller bytte komponenter i tråd med anbefalt levetid fra leverandøren. Nivået som legges til grunn i MOTIV-beregningene, skal sikre at veienes tiltenkte funksjon opprettholdes.

Om det ordinære vedlikeholdet ikke utføres vil det oppstå et *vedlikeholdsetterslep*. Utsatt eller manglende vedlikehold kan føre til at komponenter må benyttes ut over sin forventede levetid og

med en redusert ytelse, som kan gi økt risiko. Om dette går lenge nok kan det oppstå knekkpunkter der funksjonen forringes raskere, som gir ytterligere økte vedlikeholdskostnader og risiko.

Målet for alle vedlikeholdstiltak er å bringe standarden og funksjonen tilbake til det den var når veien ble bygd. Vedlikeholdstiltak er vist med blå farge i figuren nedenfor.

Det kan også være behov for å øke standarden eller kvaliteten, for eksempel ved økt trafikk. Slik *standardheving* gjøres primært gjennom investeringstiltak.

Unntaket fra denne begrepsbruken er at tiltak etter tunnelsikkerhetsforskriften har vært en del av grunnlaget for det beregnede vedlikeholdsetterslepet på riksvei, selv om dette egentlig er standardheving. Tiltak etter tunnelsikkerhetsforskriften finansieres med investeringsmidler på fornyingsposten.

For å få mest mulig for pengene kan det være fornuftig å koordinere vedlikeholdstiltak med andre tiltak. Det kan for eksempel være fornuftig å koordinere arbeid med å forsterke nedbrutt bæreevne og dårlig dekketilstand (vedlikehold) med utvidelse av vei og etablering av gul midtlinje (standardheving).

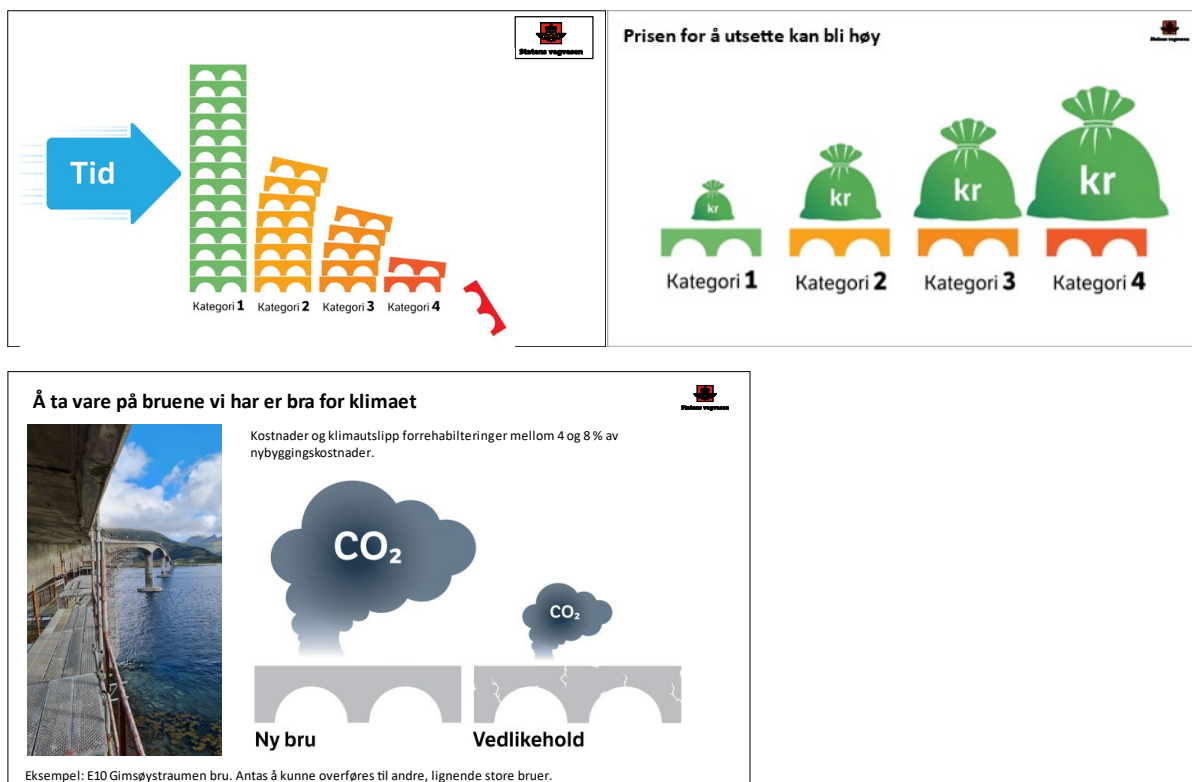
MOTIV-beregningene forutsetter at tidligere vedlikeholdsbehov er gjennomført. I en situasjon hvor det finnes et vedlikeholdsetterslep, som vi faktisk er i, er ikke dette tilfelle. Det gjør at vedlikeholdet blir mer omfattende og kostbart. Det vil si at MOTIV i utgangspunktet beregner en for lav kostnad for vedlikehold.

Mer for pengene

Vi får mer for pengene ved å innrette ressursene etter å ta vare på det vi har, utbedre det vi kan og bygge nytt der vi må.

Om det ikke gjøres nødvendig drift og vedlikehold vil veien få stadig større skader. Samtidig vil kostnaden for å gjenopprette standard og funksjon øke. Det vil gjøre at man må bruke stadig mer vedlikeholdsmidler på noen elementer. Dette vil igjen medføre at man får for lite midler til å gjennomføre ordinært vedlikehold på mange andre elementer, noe som igjen medfører at vedlikeholdsetterslepet vil øke der.

Tilstrekkelige midler til drift og vedlikehold gir redusert behov for nybygging. Det gjelder særlig der etterslepet blir så vesentlig at det må bygges nytt. Det er viktig å ha med at hvert av disse nybyggingsprosjektene sannsynligvis vil trenge betydelig mer midler enn det vi hadde brukt på vedlikehold eller utbedring. Det gjør at vi i så fall spiser av rammen til andre nødvendige tiltak. God og tilstrekkelig drift og vedlikehold vil, i tillegg til å være økonomisk fornuftig, være med på å redusere utslipp av klimagasser fra nybygging.



Figur 10.1 Figurene illustrerer mulige konsekvenser av for lave rammer til drift og vedlikehold over tid

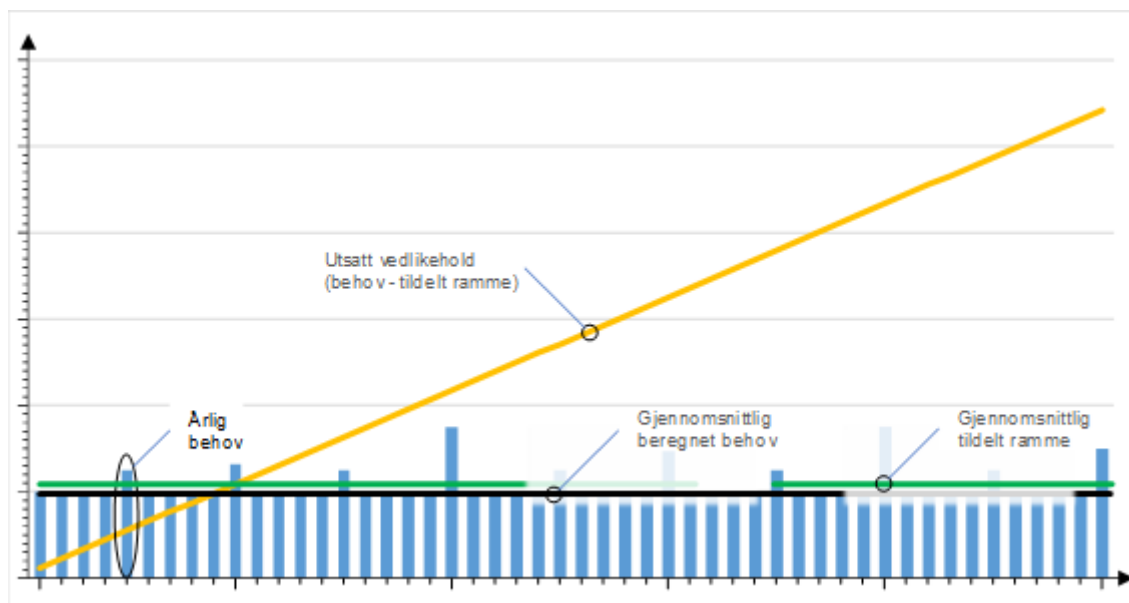
Samfunnet har ikke nytte av en vei som ikke kan brukes. Vi kan få stengte veier om vi ikke får tilstrekkelige midler til vedlikehold. Da kan stikkrenner og bruer kollapse, asfaltsporene bli så dype at biler sitter fast eller sporer, eller tunneler må stenges fordi sikkerhetsutrustningen ikke virker. God og tilstrekkelig drift og vedlikehold gjør at trafikantene kan komme trygt frem hver dag.

Forutsigbare rammer

Statens vegvesen benytter MOTIV som metode for å anslå/estimere forventet gjennomsnittlig årlig drifts- og vedlikeholdskostnad. Drifts- og vedlikeholdstiltakene skal opprettholde kvaliteten på riksveinettet slik det opprinnelig var bygd med tiltenkt funksjon.

MOTIV gir et godt estimat for forventet gjennomsnittlig årlig drifts- og vedlikeholdskostnad. Kostnadsestimatene er basert på mengder, anslåtte tiltaksfrekvenser og enhetspriser for tiltak. Frekvensen på tiltak varierer fra flere ganger i uken for enkelte driftstiltak, til f.eks. én gang per 20-30 år for omfattende vedlikehold av bruer og tunneler. Kvalitetsstandard for drift og vedlikehold er blant annet gitt i håndbok R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger.

En stor del av drifts- og vedlikeholdstiltakene gjennomføres relativt hyppig og vil dermed ikke avvike mye fra forventet gjennomsnittlig årlig drifts- og vedlikeholdskostnad som estimert med MOTIV. For omfattende vedlikeholdstiltak som gjennomføres f.eks. én gang per 10-30 år, vil avviket mellom faktisk årlig kostnad og gjennomsnittlig årlig vedlikeholdskostnad være betydelig. Slike større vedlikeholdstiltak vil i utgangspunktet gi såkalte pukkeeffekter i budsjettbehovet. Pukkeeffektene må dekkes inn f.eks. gjennom økte rammer eller mindre midler til andre prioriterte områder.



Figur 10.2 Faktisk årlig kostnad og gjennomsnittlig årlig vedlikeholdskostnad

Det er mulig og ønskelig å kompensere for denne forskjellen mellom faktisk årlig kostnad og gjennomsnittlig årlig vedlikeholdskostnad gjennom mer langsiktig planlegging. Med mer langsiktig planlegging kan en jevne ut og redusere noen av kostnadstoppene, med å planmessig forsure eller utsette noen av de større tiltakene. Dette krever imidlertid forutsigbare økonomiske rammer, bedre prognoser og mer proaktiv langsiktig planlegging.

Statens vegvesen utvikler og implementerer bedre rutiner for mer langsiktig vedlikeholdsplanlegging. Innføringen av dataverktøyet AgileAssets vil være svært viktig og til stor nytte for planlegging og analyser, og ledelse og styring på drifts- og vedlikeholdsområdet. Dette dataverktøyet vil bl.a. kunne gi oss bedre oversikt og prognoser på tilstands- og kostnadsutviklingen. Slike prognoser er viktig som grunnlag for å kunne utarbeide overordnede strategiske vurderinger og drive taktisk og operativ planlegging og styring. Bedre og mer oppdatert tilstands- og kostnadsinformasjon vil også kunne være et bidrag til oppdatering og videreutvikling av MOTIV.

Vedlikeholdspolicy

Statens vegvesen vedtok en vedlikeholdspolicy i 2022. Hovedpunkter i policyen er:

- Vi skal opprettholde veinettets funksjonalitet (oppetid og tilstand) for kunden.
- Vi skal arbeide kostnadseffektivt over hele levetiden.
- Vi skal ha en vedlikeholdsplan med budsjett for 4+6 år, med årlig rullering.
- Vi skal legge tilstand og risiko til grunn for prioriteringer. Tilstandsbasert vedlikehold er hovedregel, i noen tilfeller prediktivt.
- Vi skal implementere et FDV-økosystem.

Policyen sikrer at vi ivaretar veiens tiltenkte funksjon i den tiltenkte levetid, slik at veien opprettholder forutsigbar fremkommelighet og oppetid i samsvar med etatens toppmål.

Statens vegvesens arbeid med drift og vedlikehold skjer i henhold til håndbok R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger.

Nasjonal transportplan

Vi unngår nytt vedlikeholdsetterslep om det gjennom NTP og de årlige budsjetter prioriteres og bevilges tilstrekkelige midler til drift, vedlikehold og investering over flere år:

- Midlene til drift må dekke forpliktelser i driftskontraktene og ekstraordinære situasjoner.
- Midlene til vedlikehold må være på nivå med det som beregnes i MOTIV, som er det beste verktøyet vi har i dag for å beregne hvor mye midler som trengs til vedlikehold for å unngå et etterslep i vedlikeholdsarbeidet.
- Tunnel er en del av beregningsgrunnet for vedlikeholdsetterslepet på riksvei. Tiltak etter tunnelsikkerhetsforskriften finansieres med investeringsmidler på fornyingsposten.
- Midlene til investering må sikre at vi både kan redusere vedlikeholdsetterslepet og utvikle veinettet til dagens behov.

Statens vegvesen har i sitt prioriteringsinnspill til NTP 2025 – 2036 foreslått midler til drift, vedlikehold og fornying i tråd med dette.

I ramme 2 og 3 vil de prioriterte midlene til drift, vedlikehold og fornying gjøre at det ikke oppstår nytt vedlikeholdsetterslep. Vi tar forbehold om den ekstraordinære kostnads-økningen som har vært i bygge- og anleggsmarkedet den siste tiden. I ramme 1, der det er 500 mill. kr mindre til drift og vedlikehold, vil etterslepet i utgangspunktet øke tilsvarende.

I alle rammenivåene er det arbeid med tunnelsikkerhetsforskriften, andre mindre fornyingstiltak samt store og mindre investeringstiltak som kan gjøre at vedlikeholds- etterslepet reduseres. Hvilke investerings-tiltak som prioriteres kan ha stor påvirkning på i hvor stor grad det er mulig å ta igjen vedlikeholdsetterslepet.

Forutsigbarhet i rammebetingelser vil være en forutsetning for å kunne ta vare på de veiene vi har og redusere vedlikeholdsetterslepet på en mest mulig effektiv måte.

Hvordan vedlikeholdsetterslepet vil utvikle seg fremover er altså avhengig den samlede rammen til veiformål i NTP og de årlige budsjettene, både midler til drift og vedlikehold, og også til større og mindre investeringstiltak.

Forutsigbarhet i økonomiske rammer over flere år gjør det mulig å planlegge aktivitet. Små og varierende rammer har vært med å gjøre det vanskelig å planlegge vedlikeholdsaktiviteter. Det har igjen gjort at vi ikke har fått planlagt og gjennomført viktig vedlikeholdsarbeid på riktig tid, noe som igjen øker kostnaden når vi får gjort tiltakene.

Statens vegvesen ønsker å i større grad gå over til prediktivt vedlikehold, det vil si at vi planlegger vedlikehold ut fra når vi mener det vil være et behov for det. Det vil i seg selv redusere kostnaden til vedlikehold. Samtidig gjør det at vi kan koordinere slikt arbeid med annet type arbeid. For eksempel legger det fireårige dekkeleggingsprogrammet at vi kan få gjort utskiftninger av stikkrenner mm før vi legger nytt dekke. Da slipper vi dobbel asfaltlegging, det blir mindre hindringer for trafikanter. At asfalten kan være uten skjøter gjør den mer robust og reduserer ulempene for trafikantene.

Vi er avhengige av et robust entreprenørmarked med god kompetanse og kapasitet. Forutsigbarhet over flere år er viktig for å sikre et godt og effektivt leverandørmarked. Entreprenørbransjen tilpasser

seg til endringer i markedet, men uforutsigbare svingninger er kostbare for bransjen og disse kostnadene havner i praksis tilbake hos oppdragsgiver.

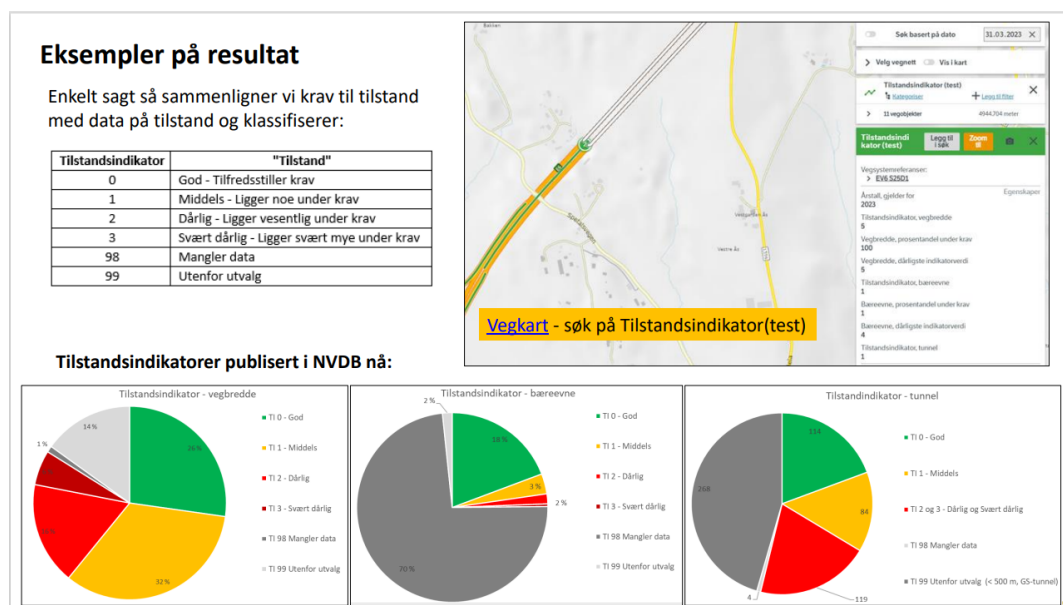
Statens vegvesen har foreslått en prioritering av midler til porteføljen i NTP. Vi vil kontinuerlig arbeide med å prioritere mindre tiltak som gir mest mulig effekt på alle NTP-målene. Utbedring og standardheving av eksisterende vei og nybygging av vei vil ofte også bidra til at vi tar igjen vedlikeholdsetterslep, selv om dette ikke er hovedbegrunnelsen for tiltaket. Hvilke investeringstiltak som prioriteres kan ha stor påvirkning på i hvor stor grad det er mulig å ta igjen vedlikeholdsetterslepet.

Tilstandsindikatorer

Gjennom toppmålene i NTP har Statens vegvesen i oppgave å sørge for å få mer for pengene. Da må Vegvesenet ha mulighet til å utvikle og gjennomføre tiltak på en mest mulig effektiv måte. Ofte vil det være snakk om tiltak som både tar igjen etterslep og som utvikler veien møter de behov samfunnet har på en bedre måte. For eksempel kan dette være å bedre bæreevne og utvide vegen samtidig, som vist over. *Det er derfor utfordrende å ha en bevilgnings- og rapporteringsstruktur som skiller mellom de ulike formålene med midlene.*

Statens vegvesen utvikler nå indikatorer for å måle tilstand og standard på riksveiene. Noen indikatorer er klare til bruk, noen trenger litt mer og bedre datagrunnlag, mens andre har en litt lenger utviklingshorisont. Vi viser til eget møte om status for utviklingsarbeidet. Sammen med flere andre tiltak vil utviklingen av indikatorer forbedre vår mål- og resultatstyring, kvalitetsstyring og risikostyring på flere områder.

Statens vegvesen foreslår at Samferdselsdepartementet følger opp utviklingen på tilstand i riksveinettet gjennom at det rapporteres jevnlig på utvikling på slike indikatorer. Omfanget av rapportering tilpasses utvikling av disse indikatorene.



Figur 10.3 Eksempler på resultater fra tilstandsindikatorprosjektet

11 VIRKNINGER

Statens vegvesen har gjennomført omfattende vurderinger av virkninger av investeringsprosjektene. Det er gjennomført oppdaterte beregninger med transportmodell og samfunnsøkonomisk verktøy for alle prosjektene i porteføljen, i tillegg til aktuelle prosjekter under 1 mrd. kr første seks år. Videre er det gjort vurderinger av ikke prissatte konsekvenser i henhold til håndbok V712. Konsekvensanalyser og sammenstilling av prissatte og ikke prissatte konsekvenser, inngrep i verdifull natur og dyrket jord og påvirkning på all natur. Dette er beskrevet nedenfor.

For hele porteføljen er det gjennomført en rekke følsomhetsanalyser, blant annet av klimabane 2 beskrevet i vår leveranse 31.3.2023 og beregning med to av de alternative banene, beskrevet i leveranse i vår leveranse 22.1.2023 og videre følsomhetsanalyser av høy/lav kostnad og høy/lav karbonprisbane. Det er også gjennomført tverrsektorielle analyser som er omtalt i felles brev fra virksomhetene. Til sammen er det gjennomført flere hundre mer og mindre omfattende analyser av veiprojekter.

Vi viser til leveransen 31. mars og kommende svar på oppdrag om fremstilling av virkninger av mindre investeringer mm, for beskrivelse av virkninger av disse viktige tiltakene.

11.1 OPPDATERING AV SAMFUNNSØKONOMISKE ANALYSER AV PROSJEKTENE I PORTEFØLJEN

Vi viser til prioriteringsoppdraget og brev om oppfølging av prioriteringsoppdraget, hvor virksomhetene bes om å oppdatere tallgrunnlaget og regne om til 2024-kroner.

Virkningsberegningene er gjennomført med oppdaterte forutsetninger. Følgende forutsetninger for beregningene av riksveiinvesteringer er oppdatert:

- Prisår 2024
- Oppdatering av priser fra historisk nivå til 2022. Det er i samråd med SD og FIN endret prinsipp for oppdatering av tidskostnader fra BNP pr innbygger til å bruke SSBs lønnsindeks. Isolert sett gir dette en nedgang i trafikantnytte i 2022 på ca 6 pst. sammenliknet med leveransen i 31. mars 2023. Negativ trafikantnytte fra bompenger kan nyansere dette bildet noe. I slike tilfeller vil denne virkningen bli mindre negativ. Fra 2022 til 2024 brukes realprisutvikling fra perspektivmeldingen som før.
- For prisoppdatering for ulykker og helsevirkninger (VSL) brukes fortsatt BNP pr innbygger. Det var et stort hopp i BNP pr innbygger i 2022 i de oppdaterte tallene som forelå våren 2023. Dette medfører at virkninger på ulykker og helsevirkninger nå verdsettes høyere enn i marsleveransen.
- Ny prognose for vekst i anleggskostnader. Gammel prognose var 2 pst. vekst i 2023 og 2024, denne er nå henholdsvis 5,5 og 4,6 prosent. Dette gjør at anleggskostnadene målt i 2024-kroner øker med omtrent 6 pst..
- Drifts- og vedlikeholdskostnader har samme tendens som anleggskostnader, og øker med omtrent 5,5 pst. målt i 2024-kroner.
- I klimagassberegningen er det et 15 pst. påslag for usikkerhet. Det er nå fjernet for det utslippet som kommer av arealbeslag ettersom usikkerheten her allerede er inkludert i antall dekar som legges inn i beregningen. Det gjør at klimagasskostnaden fra arealbeslag reduseres med ca 13

pst. sammenliknet med marsleveransen.

- Det forutsettes ikke lenger en kontinuerlig forbedring i drivstofforbruk for fossile kjøretøyer. Dette påvirker klimagassutslipp og skatte- og avgiftsinntekter. Virkningen av dette er avtagende pga utfasing av fossile kjøretøyer i kjøretøys sammensetningen, og gir ikke store utslag i beregningen.

Bundne veiprojekter inngår ikke i virkningene nedenfor. Tabellene viser både prosjekter som forutsettes ferdigstilt i NTP-perioden og etter NTP-perioden. Virkninger av prosjektene som åpner i NTP-perioden er omtalt i teksten nedenfor tabellene.

Porteføljen sortert etter kriteriene i porteføljestyringen

Tabell 11.1 Prissatte virkninger av investeringer i porteføljen (> 1 mrd. kr), sortert etter kriteriene i porteføljestyring, og mulige mindre investeringer i første seksårsperiode. Ramme 2, 2024-kr. Anslagene for mindre investeringer er svært grove. Virkningen av bindinger, strekningsvise tiltak under 1 mrd. kr i siste seksårsperiode og mindre, målrettede tiltak kommer i tillegg.

Korridor	Prosjekt	Restbehov stat	Restbehov annet	Netto nytte	NNB	NNK	Trafikant- og transportbrukermytte	Operatørnytte	Det offentlige	Samfunnet for øvrig
		Mill. 2024-kr udiskontert ink. mva	Mill. 2024-kr udiskontert ink. mva	Mill. 2024-kr diskontert	Netto nytte per budsjett-krone (eks mva)	Netto nytte delt på investering og drift-vdl (eks. mva)	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert
	Porteføljen første 6 år									
3	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	2 382	4 186	-4 403	-1,1	-0,7	-190	157	-3 864	-505
5	E134 Røldal-Seljestad	3 336	689	-1 685	-0,5	-0,4	2 517	0	-3 581	-621
8	E6 Megården-Mørsvikbotn	12 343	0	-7 617	-0,7	-0,7	4 878	0	-10 425	-2 070
	Sum porteføljen starter første 6 år og åpner i 12-årsperioden	18 061	4 875	-13 705			7 204	157	-17 870	-3 196
	Sum porteføljen starter siste 6 år og åpner i 12-årsperioden	5 527	1 120	-3 380			1 725	-1	-4 472	-633
	Sum porteføljen starter og åpner i 12-årsperioden	23 588	5 995	-17 085			8 929	156	-22 342	-3 829
	Sum prosjekter starter siste 6 år og åpner etter 2036	31 653	9 133	-41 926			17 066	-86	-48 657	-10 249
	Sum mindre investeringer første 6 år	4 871	0	-2 593			1 087	0	-3 346	-335
	Totalt	60 112	15 128	-61 604			27 083	70	-74 344	-14 412

Analysene hvor porteføljen er sortert etter kriteriene i porteføljestyring (ramme 2) viser en samlet netto nytte på prosjekter som åpner i 12-årsperioden på om lag -19,7 mrd. kr for de beregnede prosjektene. Merk at prosjekter under 1 mrd. kr i andre seksårsperiode og mindre, målrettede investeringstiltak ikke inngår i beregningene. Den samlede trafikant- og transportbrukermytten er beregnet til om lag 10 mrd. kr og operatørnytten til 156 mill. kr. Samlede kostnader for det offentlige er om lag -25,6 mrd. kr og til samfunnet for øvrig om lag -4 mrd. kr.

Tabellene nedenfor viser tilsvarende resultater for ramme 1 (-10 pst.) og 3 (+10 pst.).

Tabell 11.2 Prissatte virkninger av investeringer i porteføljen (> 1 mrd. kr), sortert etter kriteriene i porteføljestyring, og mulige mindre investeringer i første seksårsperiode. Ramme 1 (-10 pst.), 2024-kr. Anslagene for mindre investeringer er svært grove. Virkningen av bindinger, strekningsvise tiltak under 1 mrd. kr i siste seksårsperiode og mindre, målrettede tiltak kommer i tillegg.

Korridor	Prosjekt	Restbehov stat	Restbehov annet	Netto nytte	NNB	NNK	Trafikant- og transportbrukermytte	Operatørnytte	Det offentlige	Samfunnet for øvrig
		Mill. 2024-kr udiskontert ink. mva	Mill. 2024-kr udiskontert ink. mva	Mill. 2024-kr diskontert	Netto nytte per budsjett-krone (eks mva)	Netto nytte delt på investering og drift-vdl (eks. mva)	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert
	Sum porteføljen starter første 6 år og åpner i 12-årsperioden	0	0	0			0	0	0	0
	Sum porteføljen starter siste 6 år og åpner i 12-årsperioden	5 718	4 875	-6 088			2 326	157	-7 445	-1 126
	Sum porteføljen starter og åpner i 12-årsperioden	5 718	4 875	-6 088			2 326	157	-7 445	-1 126
	Sum prosjekter starter siste 6 år og åpner etter 2036	12 343	0	-7 617			4 878	0	-10 425	-2 070
	Sum mindre investeringer første 6 år	4 871	0	-2 593			1 087	0	-3 346	-335
	Totalt	22 932	4 875	-16 298			8 292	157	-21 215	-3 531

I ramme 1 på -10 pst. er det ikke rom for å starte opp noen statlig finansierte prosjekter i porteføljen i første seksårsperiode, og ikke rom for midler til planlegging. Med denne rammen øker samlet netto nytte til om lag -8,7 mrd. kr, mens trafikant- og transportbrukernytten faller til om lag 3,4 mrd. kr.

Tabell 11.3 Prissatte virkninger av investeringer i porteføljen (> 1 mrd. kr), sortert etter kriteriene i porteføljestyling, og mulige mindre investeringer i første seksårsperiode. Ramme 3 (+10 pst.), 2024-kr. Anslagene for mindre investeringer er svært grove. Virkningen av bindinger, strekningsvise tiltak under 1 mrd. kr i siste seksårsperiode og mindre, målrettede tiltak kommer i tillegg.

Korridor	Prosjekt	Restbehov stat	Restbehov annet	Netto nytte	NNB	NNK	Trafikant- og transportbrukernytte	Operatørnytte	Det offentlige	Samfunnet for øvrig
		Mill. 2024-kr udiskontert ink. mva	Mill. 2024-kr udiskontert ink. mva	Mill. 2024-kr diskontert	Netto nytte per budsjettkrone (eks mva)	Netto nytte delt på investering og drift-vdi (eks. mva)	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert
Porteføljen første 6 år										
3	E134 Ostfojordforbindelsen, byggetrinn 2	2 382	4 186	-4 403	-1,1	-0,7	-190	157	-3 864	-505
5	E134 Røldal-Seljestad	3 336	689	-1 685	-0,5	-0,4	2 517	0	-3 581	-621
8	E6 Megården-Mørsvikbotn	12 343	0	-7 617	-0,7	-0,7	4 878	0	-10 425	-2 070
	Sum porteføljen starter første 6 år og åpner i 12-årsperioden	18 061	4 875	-13 705			7 204	157	-17 870	-3 196
	Sum porteføljen starter siste 6 år og åpner i 12-årsperioden	41 593	11 503	-47 981			18 006	-86	-54 883	-11 017
	Sum porteføljen starter og åpner i 12-årsperioden	59 654	16 378	-63 559			26 139	70	-75 119	-14 649
	Sum prosjekter starter siste 6 år og åpner etter 2036	34 496	14 478	-1 181			30 031	-229	-24 973	-6 009
	Sum mindre investeringer første 6 år	4 871	0	-2 593			1 087	0	-3 346	-335
	Totalt	99 020	30 856	-65 459			56 328	-159	-101 072	-20 557

Med denne rammen faller samlet netto nytte for prosjekter som åpner i 12.-årsperioden til -66,1 mrd. kr. mens trafikant- og transportbrukernytten øker til 27,2 mrd. kr.

Porteføljen sortert etter NNB

Tabell 11.4 Prissatte virkninger av investeringer i porteføljen (> 1 mrd. kr) sortert etter netto nytte pr. budsjettkrone og mindre investeringer i første seksårsperiode. Ramme 2, 2024-kr. Anslagene for mindre investeringer er svært grove. Virkningen av bindinger, strekningsvise tiltak under 1 mrd. kr i siste seksårsperiode og mindre, målrettede tiltak kommer i tillegg.

Korridor	Prosjekt	Restbehov stat	Restbehov annet	Netto nytte	NNB	NNK	Trafikant- og transportbrukernytte	Operatørnytte	Det offentlige	Samfunnet for øvrig
		Mill. 2024-kr udiskontert ink. mva	Mill. 2024-kr udiskontert ink. mva	Mill. 2024-kr diskontert	Netto nytte per budsjettkrone (eks mva)	Netto nytte delt på investering og drift-vdi (eks. mva)	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert
Porteføljen første 6 år										
3	E39 Smiene-Harestad	2 000	2 583	162	0,1	0,0	3 833	0	-3 188	-483
4	E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)	34 496	14 478	-1 181	0,0	0,0	30 031	-229	-24 973	-6 009
	Sum porteføljen starter første 6 år og åpner i 12-årsperioden	36 496	17 061	-1 019			33 864	-229	-28 161	-6 493
	Sum porteføljen starter siste 6 år og åpner i 12-årsperioden	3 225	2 232	-800			3 178	0	-3 332	-646
	Sum porteføljen starter og åpner i 12-årsperioden	39 721	19 293	-1 819			37 042	-229	-31 493	-7 139
	Sum prosjekter starter siste 6 år og åpner etter 2036	2 508	3 487	-897			2 880	-62	-3 382	-332
	Sum mindre investeringer første 6 år	4 871	0	-2 593			1 087	0	-3 346	-335
	Totalt	47 099	22 780	-5 309			41 009	-291	-38 220	-7 806

I ramme 2, hvor porteføljen er sortert etter NNB, viser en samlet netto nytte for prosjekter som åpner i 12-årsperioden om lag -4,4 mrd. kr for de beregnede prosjektene. Merk at prosjekter under 1 mrd. kr i andre seksårsperiode og mindre, målrettede investeringstiltak ikke inngår i beregningene.

Den samlede trafikant- og transportbrukernytten er beregnet til om lag 38,1 mrd. kr og operatørnytten til -229 mill. kr. Samlede kostnader for det offentlige er om lag -34,8 mrd. kr og for samfunnet for øvrig om lag -7,5 mrd. kr.

Tabellene nedenfor viser tilsvarende resultater for marginalramme 1 (-10 pst.) og 3 (+10 pst.).

Tabell 11.5 Prissatte virkninger av investeringer i porteføljen (> 1 mrd. kr), sortert etter NNB, og mulige mindre investeringer i første seksårsperiode. Ramme 1 (-10 pst.), 2024-kr. Anslagene for mindre investeringer er svært grove. Virkningen av bindinger, strekningsvise tiltak under 1 mrd. kr i siste seksårsperiode og mindre, målrettede tiltak kommer i tillegg.

Korridor	Prosjekt	Restbehov stat	Restbehov annet	Netto nytte	NNB	NNK	Trafikant- og transportbrukernytte	Operatørnytte	Det offentlige	Samfunnet for øvrig
		Mill. 2024-kr udiskontert ink. mva	Mill. 2024-kr udiskontert ink. mva	Mill. 2024-kr diskontert	Netto nytte per budsjettkrone (eks mva)	Netto nytte delt på investering og drift-vdi (eks. mva)	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert
	Sum porteføljen starter første 6 år og åpner i 12-årsperioden	0	0	0			0	0	0	0
	Sum porteføljen starter siste 6 år og åpner i 12-årsperioden	2 000	2 583	162			3 833	0	-3 188	-483
	Sum porteføljen starter og åpner i 12-årsperioden	2 000	2 583	162			3 833	0	-3 188	-483
	Sum prosjekter starter siste 6 år og åpner etter 2036	34 496	14 478	-1 181			30 031	-229	-24 973	-6 009
	Sum mindre investeringer første 6 år	4 871	0	-2 593			1 087	0	-3 346	-335
	Totalt	41 367	17 061	-3 612			34 951	-229	-31 507	-6 828

I ramme 1 på -10 pst. er det ikke rom for å starte opp noen statlig finansierte prosjekter i porteføljen i første seksårsperiode, og ikke rom for midler til planlegging. Med denne rammen er samlet netto nytte på -2,4 mrd. kr, mens trafikant- og transportbrukernytten faller til om lag 4,9 mrd. kr.

Tabell 11.6 Prissatte virkninger av investeringer i porteføljen (> 1 mrd. kr), sortert etter NNB, og mulige mindre investeringer i første seksårsperiode. Ramme 3 (+10 pst.), 2024-kr. Anslagene for mindre investeringer er svært grove. Virkningen av bindinger, strekningsvise tiltak under 1 mrd. kr i siste seksårsperiode og mindre, målrettede tiltak kommer i tillegg.

Korridor	Prosjekt	Restbehov stat	Restbehov annet	Netto nytte	NNB	NNK	Trafikant- og transportbrukernytte	Operatørnytte	Det offentlige	Samfunnet for øvrig
		Mill. 2024-kr udiskontert ink. mva	Mill. 2024-kr udiskontert ink. mva	Mill. 2024-kr diskontert	Netto nytte per budsjettkrone (eks mva)	Netto nytte delt på investering og drift-vdi (eks. mva)	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert
	Porteføljen første 6 år									
3	E39 Smiene-Harestad	2 000	2 583	162	0,1	0,0	3 833	0	-3 188	-483
4	E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)	34 496	14 478	-1 181	0,0	0,0	30 031	-229	-24 973	-6 009
8	E10 Nappstraumen-Å	1 543	0	-220	-0,2	-0,2	1 307	0	-1 260	-267
3	E134 Dagslett-E18, Vikar	2 508	3 487	-897	-0,3	-0,2	2 880	-62	-3 382	-332
1	Rv. 22 Glommakryssing	1 682	2 232	-580	-0,3	-0,2	1 871	0	-2 072	-379
5	E134 Saggrenda-Elgsjø	1 735	1 120	-445	-0,4	-0,2	687	0	-1 095	-38
	Sum porteføljen starter første 6 år og åpner i 12-årsperioden	43 964	23 900	-3 161			40 609	-291	-35 969	-7 509
	Sum porteføljen starter siste 6 år og åpner i 12-årsperioden	33 995	9 420	-20 338			20 956	-146	-33 964	-7 185
	Sum porteføljen starter og åpner i 12-årsperioden	77 958	33 320	-23 499			61 565	-437	-69 933	-14 694
	Sum prosjekter starter siste 6 år og åpner etter 2036	12 343	0	-7 617			4 878	0	-10 425	-2 070
	Sum mindre investeringer første 6 år	4 871	0	-2 593			1 087	0	-3 346	-335
	Totalt	95 172	33 320	-33 709			67 530	-437	-83 704	-17 099

I ramme 3, +10 pst., er det rom for å starte E39 Smiene-Harestad, E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast), E10 Nappstraumen-Å, E134 Dagslett-E18, Vikar, Rv. 22 Glommakryssing og E134 Saggrenda-Elgsjø i

første seksårsperiode. Med denne rammen faller netto nytte til – 26 mrd. kr, mens trafikant- og transportbrukernytten øker til 62,6 mrd. kr.

11.2 VIRKNINGER PÅ INDIKATORENE I MÅLSTRUKTUREN

I tabellene nedenfor vises oppdaterte virkninger på indikatorene i NTPs målstruktur av prosjektene i porteføljen som vi foreslår å prioritere for oppstart første 6 år for de to alternative sorteringene. Videre vises summen av prosjekter i porteføljen som vi antar kan være aktuelle å starte siste 6 år, og summen av prosjekter under 1 mrd. kr som vi antar kan være aktuelle å starte i første 6 år. Virkning av strekningsvise tiltak under 1 mrd. kr i siste seksårsperiode og mindre, målrettede tiltak kommer i tillegg. Mindre, målrettede tiltak vil bli konkretisert som en del av Statens vegvesens gjennomføringsplan for perioden 2025 – 2030.

For beskrivelse av metode og mer utdyping rundt naturmangfoldindikatoren henvises det til tverretattlig besvarelse.

Porteføljen sortert etter kriteriene i porteføljestyringen

Tabell 11.7 Virkninger på indikatorene i målstrukturen for NTP av investeringer i porteføljen (> 1 mrd. kr) (sortert etter kriteriene i porteføljestyring) og mindre investeringer i første seksårsperiode. Ramme 2, 2024-kr. Anslagene for mindre investeringer er grove. Virkninger av bindinger, strekningsvise tiltak under 1 mrd. kr i siste seksårsperiode og mindre, målrettede tiltak kommer i tillegg.

Korridor	Prosjekt	Kostnads- endring fra NTP 2022- 2033	CO2 (endring direkteutslipp fra transport, drift og vedlikehold i åpningsåret)	CO2 (endring direkte- utslipp fra byggefase)	CO2-utslipp fra areal- beslag	Inngrep i verdifullt natur- område	Inngrep i dyrket jord (dekar)			Reduksjon i reisetid, lette kjøretøy	Endring i drepte og hardt skadede
		Mill 2024- kr udiskontert ink. mva	Tonn CO2- ekv. relativt til 0-alternativ	Tonn CO2- ekv. relativt til 0- alternativ	Tonn CO2- ekv. relativt til 0- alternativ	Dekar	Fulldyrket jord	Overflate- dyrket jord	Innmars- beite	Minutter	Antall i åpningsåret
	Porteføljen første 6 år										
3	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	526	-2 127	23 168	595	5	27	0	0	1,6	-0,64
5	E134 Røldal-Seljestad	14	-2 420	20 679	12 053	386	10	6	0	10,3	-0,07
8	E6 Megården-Mørsvikbotn	-170	-1 376	27 470	164 194	1 029	47	3	7	14,0	-0,07
	Sum porteføljen starter første 6 år og åpner i 12-årsperioden	370	-5 923	71 317	176 842	1 420	84	9	7	25,9	-0,78
	Sum porteføljen starter siste 6 år og åpner i 12-årsperioden	637	-1 758	37 375	71 629	298	13	1	2	5,2	-0,34
	Sum porteføljen starter og åpner i 12-årsperioden	1 007	-7 681	108 692	248 471	1 718	97	10	9	31,1	-1,12
	Sum prosjekter starter siste 6 år og åpner etter 2036	103	4 263	103 646	85 525	44	75	14	65	25,8	-0,39
	Sum mindre investeringer første 6 år	68	28	20 868	10 399	0	58	0	18	4,5	-0,56
	Totalt	1 178	-3 390	233 206	344 395	1 762	230	24	92	61,4	-2,07

I ramme 2 er kostnadene ved de prioriterte prosjektene i porteføljen sortert etter kriteriene for porteføljestyring økt med om lag 1,1 mrd. kr i forhold til NTP 2022 – 2033.

Det er beregnet at klimagassutslippene fra transport, drift og vedlikehold får en samlet reduksjon på om lag 7 600 tonn i åpningsåret. I tillegg kommer direkte utslipp fra byggefase på om lag 130 000 tonn og utslipp fra arealbeslag på om lag 260 000 tonn i analyseperioden på 75 år.

De samlede inngrepene i nasjonale og regionalt verdifulle områder med hensyn på naturmangfold er anslått til 1718 daa og de samlede inngrepene i dyrket jord fulldyrket, overflatedyrket og innmarksbeite) om lag 192 daa. De største inngrepene i verdifulle naturområder er knyttet til at E6 Megården-Mørsvikbotn berører inngrepsfrie naturområder (inngrepsfri i sone 2 jf. kapittel 8.3). Disse områdene utgjør 1006 daa av de rapporterte verdifulle områdene. Også E134 Røldal-Seljestad og

prosjektene som starter i siste 6-årsperiode reduserer inngrepsfrie naturområder. Dette utgjør til sammen 574 daa.

Samlet innspart reisetid for et lett kjøretøy er beregnet til om lag 36 minutter. Videre gir prosjektene til sammen 1,7 færre drepte og hardt skadde i åpningsåret.

Prosjekter under 1 mrd. kr i andre seksårsperiode og mindre, målrettede tiltak kommer i tillegg.

Tabell 11.8 Virkninger på indikatorene i målstrukturen for NTP av investeringer i porteføljen (> 1 mrd. kr) (sortert etter kriteriene i porteføljestyring) og mindre investeringer i første seksårsperiode. Ramme 1, 2024-kr. Anslagene for mindre investeringer er grove. Virkninger av bindinger, strekningsvise tiltak under 1 mrd. kr i siste seksårsperiode og mindre, målrettede tiltak kommer i tillegg.

Korridor	Prosjekt	Kostnads- endring fra NTP 2022- 2033	CO2 (endring direkteutslipp fra transport, drift og vedlikehold i åpningsåret)	CO2 (endring direkte- utslipp fra byggefase)	CO2-utslipp fra areal- beslag	Inngrep i verdifullt natur- område	Inngrep i dyrket jord (dekar)			Reduksjon i reisetid, lette kjøretøy	Endring i drepte og hardt skadde
		Mill 2024- kr udiskontert ink. mva	Tonn CO2- ekv. relativt til 0- alternativ	Tonn CO2- ekv. relativt til 0- alternativ	Tonn CO2- ekv. relativt til 0- alternativ	Dekar	Fulldyrket jord	Overflate- dyrket jord	Innmarks- beite	Minutter	Antall i åpningsåret
	Sum porteføljen starter første 6 år og åpner i 12-årsperioden	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,00
	Sum porteføljen starter siste 6 år og åpner i 12-årsperioden	540	-4 547	43 847	12 648	391	37	6	0	11,9	-0,71
	Sum porteføljen starter og åpner i 12-årsperioden	540	-4 547	43 847	12 648	391	37	6	0	11,9	-0,71
	Sum prosjekter starter siste 6 år og åpner etter 2036	-170	-1 376	27 470	164 194	1 029	47	3	7	14,0	-0,07
	Sum mindre investeringer første 6 år	68	28	20 868	10 399	0	58	0	18	4,5	-0,56
	Totalt	438	-5 895	92 185	187 241	1 420	142	9	25	30,4	-1,34

I ramme 1, -10 pst. er det ikke rom for å starte opp noen statlig finansierte prosjekter i porteføljen i første seksårsperiode, og ikke rom for midler til planlegging. Med denne rammen reduseres CO₂-utslippene fra transport med om lag 4 500 tonn i åpningsåret, inngrepene i henholdsvis verdifulle naturområder og dyrket jord er henholdsvis 391 og 119 daa, redusert reisetid for et lett kjøretøy 16 minutter og reduksjon i drepte og hardt skadde i åpningsåret 1,3. Reduksjon av inngrepsfrie naturområder utgjør mesteparten (385 daa) av den beregnede reduksjonen av verdifulle naturområder.

Tabell 11.9 Virkninger på indikatorene i målstrukturen for NTP av investeringer i porteføljen (> 1 mrd. kr) (sortert etter kriteriene i porteføljestyring) og mindre investeringer i første seksårsperiode. Ramme 3, 2024-kr. Anslagene for mindre investeringer er grove. Virkninger av bindinger, strekningsvise tiltak under 1 mrd. kr i siste seksårsperiode og mindre, målrettede tiltak kommer i tillegg.

Korridor	Prosjekt	Kostnads- endring fra NTP 2022- 2033	CO2 (endring direkteutslipp fra transport, drift og vedlikehold i åpningsåret)	CO2 (endring direkte- utslipp fra byggefase)	CO2-utslipp fra areal- beslag	Inngrep i verdifullt natur- område	Inngrep i dyrket jord (dekar)			Reduksjon i reisetid, lette kjøretøy	Endring i drepte og hardt skadde
		Mill 2024- kr udiskontert ink. mva	Tonn CO2- ekv. relativt til 0- alternativ	Tonn CO2- ekv. relativt til 0- alternativ	Tonn CO2- ekv. relativt til 0- alternativ	Dekar	Fulldyrket jord	Overflate- dyrket jord	Innmarks- beite	Minutter	Antall i åpningsåret
	Porteføljen første 6 år										
3	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	526	-2 127	23 168	595	5	27	0	0	1,6	-0,64
5	E134 Rørdal-Seljestad	14	-2 420	20 679	12 053	386	10	6	0	10,3	-0,07
8	E6 Megården-Mørsvikbotn	-170	-1 376	27 470	164 194	1 029	47	3	7	14,0	-0,07
	Sum porteføljen starter første 6 år og åpner i 12-årsperioden	370	-5 923	71 317	176 842	1 420	84	9	7	25,9	-0,78
	Sum porteføljen starter siste 6 år og åpner i 12-årsperioden	357	1 048	149 899	286 950	340	85	14	72	36,1	-1,12
	Sum porteføljen starter og åpner i 12-årsperioden	1 291	-5 167	230 236	465 292	1 822	182	24	81	63,4	-1,96
	Sum prosjekter starter siste 6 år og åpner etter 2036	-460	8 387	66 590	599 200	1 429	138	48	178	48,6	-0,31
	Sum mindre investeringer første 6 år	68	28	20 868	10 399	0	58	0	18	4,5	-0,56
	Totalt	335	3 540	308 674	1 073 391	3 189	365	71	275	115,1	-2,76

Med denne rammen reduseres CO₂-utslippene fra transport med 5 100 tonn i åpningsåret, inngrepene i verdifulle naturområder og dyrket jord er henholdsvis 1 822 daa (herav blir 1 659 daa inngrepsfrie naturområder berørt) og 363 daa jordbruk, redusert reisetid 68 minutter og reduksjon i drepte og hardt skadde i åpningsåret 2,52.

Porteføljen sortert etter NNB

Tabell 11.10 Virkninger på indikatorene i målstrukturen for NTP av investeringer i porteføljen (> 1 mrd. kr) (sortert etter netto nytte pr. budsjettkrone) og mindre investeringer i første seksårsperiode. Ramme 2, 2024-kr. Anslagene for mindre investeringer er grove. Virkningene av bindinger, strekningsvise tiltak under 1 mrd. kr i siste seksårsperiode og mindre, målrettede tiltak kommer i tillegg.

Korridor	Prosjekt	Kostnads- endring fra NTP 2022- 2033	CO2 (endring direkteutslipp fra transport, drift og vedlikehold i åpningsåret)	CO2 (endring direkte- utslipp fra byggefase)	CO2-utslipp fra areal- beslag	Inngrep i verdifullt natur- område	Inngrep i dyrket jord (dekar)			Reduksjon i reisetid, lette kjøretøy	Endring i drepte og hardt skadde	
		Mill 2024- kr udiskontert ink. mva	Tonn CO2- ekv. relativt til 0-alternativ	Tonn CO2- ekv. relativt til 0- alternativ	Tonn CO2- ekv. relativt til 0- alternativ	Dekar	Fulldyrket jord	Overflate- dyrket jord	Innmarks- beite	Minutter	Antall i åpningsåret	
3	Porteføljen første 6 år											
	E39 Smiene-Harestad	-220	969	4 380	19 874	0	360	14	24	1,9	-0,16	
4	E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)	-460	8 387	66 590	599 200	1 429	138	48	178	48,6	-0,31	
	Sum porteføljen starter første 6 år og åpner i 12-årsperioden	-680	9 356	70 970	619 074	1 429	498	62	202	50,5	-0,46	
	Sum porteføljen starter siste 6 år og åpner i 12-årsperioden	10	-753	5 244	41 797	126	24	6	13	10,4	-0,04	
	Sum porteføljen starter og åpner i 12-årsperioden	-670	8 603	76 214	660 871	1 555	523	68	215	60,9	-0,50	
	Sum prosjekter starter siste 6 år og åpner etter 2036	891	733	7 855	13 052	53	76	0	4	4,2	-0,29	
	Sum mindre investeringer første 6 år	68	28	20 868	10 399	0	58	0	18	4,5	-0,56	
	Totalt	289	9 364	104 937	684 322	1 609	657	68	237	69,6	-1,35	

Kostnaden ved de prioriterte prosjektene i porteføljen sortert etter NNB er redusert med om lag 600 mill. kr i forhold til NTP 2022 – 2033.

Klimagassutslippene fra transport, drift og vedlikehold for de beregnede prosjektene er beregnet å få en samlet økning på om lag 8 600 tonn i åpningsåret. I tillegg kommer direkte utslipp fra byggefase på om lag 97 000 tonn og fra myr mm. på om lag 671 000 tonn i analyseperioden på 75 år.

Samlet inngrep i dyrket jord (fulldyrket, overflatedyrket og innmarksbeite) er 881 daa. De samlede inngrepene i verdifulle naturområder er anslått til 1 555 daa. 1271 daa av inngrepene i verdifulle naturområder er knyttet til reduksjon av et inngrepsfritt naturområde som E39 Ådland-Svegatjørn krysser igjennom. Reduksjon av inngrepsfrie naturområder utgjør 4 daa for resten av porteføljen som inngår i ramme 2.

Samlet innspart reisetid for et lett kjøretøy er beregnet til 68 minutter og reduksjon i drepte og hardt skadde i åpningsåret 1,6.

Tabell 11.11 Virkninger på indikatorene i målstrukturen for NTP av investeringer i porteføljen (> 1 mrd. kr) (sortert etter netto nytte pr. budsjettkrone) og mindre investeringer i første seksårsperiode. Ramme 1 (-10 pst.), 2024-kr. Anslagene for mindre investeringer er grove. Virkningene av bindinger, strekningsvise tiltak under 1 mrd. kr i siste seksårsperiode og mindre, målrettede tiltak kommer i tillegg.

Korridor	Prosjekt	Kostnads- endring fra NTP 2022- 2033	CO2 (endring direkteutslipp fra transport, drift og vedlikehold i åpningsåret)	CO2 (endring direkte- utslipp fra byggefase)	CO2-utslipp fra areal- beslag	Inngrep i verdifullt natur- område	Inngrep i dyrket jord (dekar)			Reduksjon i reisetid, lette kjøretøy	Endring i drepte og hardt skadde
		Mill 2024- kr udiskontert ink. mva	Tonn CO2- ekv. relativt til 0-alternativ	Tonn CO2- ekv. relativt til 0- alternativ	Tonn CO2- ekv. relativt til 0- alternativ	Dekar	Fulldyrket jord	Overflate- dyrket jord	Innmarks- beite	Minutter	Antall i åpningsåret
	Sum porteføljen starter første 6 år og åpner i 12-årsperioden	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,00
	Sum porteføljen starter siste 6 år og åpner i 12-årsperioden	-220	969	4 380	19 874	0	360	14	24	1,9	-0,16
	Sum porteføljen starter og åpner i 12-årsperioden	-220	969	4 380	19 874	0	360	14	24	1,9	-0,16
	Sum prosjekter starter siste 6 år og åpner etter 2036	-460	8 387	66 590	599 200	1 429	138	48	178	48,6	-0,31
	Sum mindre investeringer første 6 år	68	28	20 868	10 399	0	58	0	18	4,5	-0,56
	Totalt	-612	9 384	91 838	629 473	1 429	556	62	220	55,0	-1,02

I ramme 1, -10 pst. er det ikke rom for å starte opp noen statlig finansierte prosjekter i porteføljen i første seksårsperiode, og det er ikke rom for midler til planlegging. Med denne rammen øker CO₂-utslippene fra transport med 1 000 tonn i åpningsåret, inngrepene i verdifulle naturområder og

dyrket jord er henholdsvis 0 og 474 daa, redusert reisetid for et lett kjøretøy 6,4 minutter og reduksjon i drepte og hardt skadde i åpningsåret 0,7.

Tabell 11.12 Virkninger på indikatorene i målstrukturen for NTP av investeringer i porteføljen (> 1 mrd. kr) (sortert etter netto nytte pr. budsjettkrone) og mindre investeringer i første seksårsperiode. Ramme 3 (+10 pst.), 2024-kr. Anslagene for mindre investeringer er grove. Virkningene av bindinger, strekningsvise tiltak under 1 mrd. kr i siste seksårsperiode og mindre, målrettede tiltak kommer i tillegg.

Korridor	Prosjekt	Kostnads- endring fra NTP 2022- 2033	CO2 (endring direkteutslipp fra transport, drift og vedlikehold i åpningsåret)	CO2 (endring direkte- utslipp fra byggefase)	CO2-utslipp fra areal- beslag	Inngrep i verdifullt natur- område	Inngrep i dyrket jord (dekar)			Reduksjon i reisetid, lette kjøretøy	Endring i drepte og hardt skadde
		Mill 2024- kr udiskontert ink. mva	Tonn CO2- ekv. relativt til 0-alternativ	Tonn CO2- ekv. relativt til 0- alternativ	Tonn CO2- ekv. relativt til 0- alternativ	Dekar	Fulldyrket jord	Overflate- dyrket jord	Innmarks- beite	Minutter	Antall i åpningsåret
Porteføljen første 6 år											
3	E39 Smiene-Harestad	-220	969	4 380	19 874	0	360	14	24	1,9	-0,16
4	E39 Adland-Svegatjørn (Hordfast)	-460	8 387	66 590	599 200	1 429	138	48	178	48,6	-0,31
8	E10 Nappstraumen-Å	10	-110	1 796	35 751	39	3	6	13	5,3	-0,01
3	E134 Dagslett-E18, Vikar	891	733	7 855	13 052	53	76	0	4	4,2	-0,29
1	Rv. 22 Glommakryssing	0	-643	3 448	6 046	87	21	0	0	5,1	-0,02
5	E134 Saggrenda-Elgsjø	0	-534	28 261	70 129	219	0	0	0	3,8	-0,28
	Sum porteføljen starter første 6 år og åpner i 12-årsperioden	221	8 802	112 330	744 052	1 827	599	68	219	69,0	-1,07
	Sum porteføljen starter siste 6 år og åpner i 12-årsperioden	-96	3 257	108 981	265 819	585	442	50	85	58,8	-0,46
	Sum porteføljen starter og åpner i 12-årsperioden	125	12 059	221 311	1 009 871	2 413	1 041	118	304	127,8	-1,53
	Sum prosjekter starter siste 6 år og åpner etter 2036	-170	-1 376	27 470	164 194	1 029	47	3	7	14,0	-0,07
	Sum mindre investeringer første 6 år	68	28	20 868	10 399	0	58	0	18	4,5	-0,56
	Totalt	23	10 711	269 649	1 184 464	3 441	1 146	121	329	146,3	-2,16

I ramme 3, +10 pst. er det rom for å starte E39 Smiene-Harestad, E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast), E10 Nappstraumen-Å, E134 Dagslett-E18, Vikar, Rv. 22 Glommakryssing og E134 Saggrenda-Elgsjø i første seksårsperiode. Med denne rammen øker CO₂-utslippene fra transport med om lag 12 100 tonn, inngrepene i verdifulle naturområder 2 413 daa (herav reduksjon av inngrepsfrie områder på 1892 daa) og dyrket jord er 1 538 daa, reduksjon reisetid 132 minutter og reduksjon i drepte og hardt skadde i åpningsåret 2,1.

11.3 INNGREP I VERDIFULLE NATUROMRÅDER

I NTP 2022 – 2033 er indikatoren for naturmangfold definert som «Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi», og dekker inngrep i nasjonalt og regionalt viktige naturområder. Disse går frem av rundskriv T-2/16 Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis. Indikatoren er knyttet til nyinvesteringer.

Naturmangfoldindikatoren brukes til å indikere hvorvidt de mest verdifulle naturområdene blir direkte berørt i forbindelse med et planlagt tiltak. Den gir imidlertid ikke en komplett vurdering av påvirkningen på naturmangfoldet. Mer detaljerte vurderinger i det enkelte prosjekt, blant annet gjennom en konsekvensutredning vil inkludere vurderinger som ikke fanges opp i indikatoren, for eksempel barrierevirkninger og fragmentering.

I forbindelse med NTP 2025 – 2036 er naturmangfoldindikatoren utvidet med ytterligere naturtema. Se nærmere omtale nedenfor. Statens vegvesen har benyttet den utvidede indikatoren for naturmangfold i denne leveransen på prioriteringsoppdraget.

Inngrepsfrie naturområder er definert som naturområder som ligger en kilometer eller mer (i luftlinje) unna tyngre tekniske inngrep. Inngrepsfrie naturområder er inndelt i tre soner basert på

avstand til nærmeste inngrep.

- Villmarkspregede områder: Områder som ligger fem kilometer eller mer fra tyngre tekniske inngrep.
- Inngrepsfri sone 1: Områder som ligger mellom tre og fem kilometer fra tyngre tekniske inngrep.
- Inngrepsfri sone 2: Områder som ligger mellom en og tre kilometer fra tyngre tekniske inngrep.

I virksomhetenes svar på utredningsoppdraget er «Inngrepsfrie naturområder» ett av de nye naturtemaene som inngår i den utvidede indikatoren. Ved å følge metodikken som blir brukt for de øvrige naturtemaene, vil det være et direkte inngrep i et inngrepsfritt naturområde som skal beregnes. Men dette vil ikke være en riktig måte å gjøre beregningen på hvis man tar utgangspunkt i hvordan inngrepsfrie naturområder er definert. Det vil være den eventuelle reduksjonen av et inngrepsfritt naturområde et nytt vei- eller baneprosjekt vil medføre som er konsekvensen av et inngrep.

Det er interessant og viktig informasjon hvorvidt et prosjekt påvirker omfanget av inngrepsfrie naturområder. Det kan imidlertid være noe misvisende å inkludere reduksjonen av et inngrepsfritt område i indikatoren for naturmangfold. Når man inkluderer reduksjonen av et inngrepsfritt område i indikatoren definert som «Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi», mener Statens vegvesen at det må synliggjøres hvor mange dekar av dette som er reduksjon av et inngrepsfritt område.

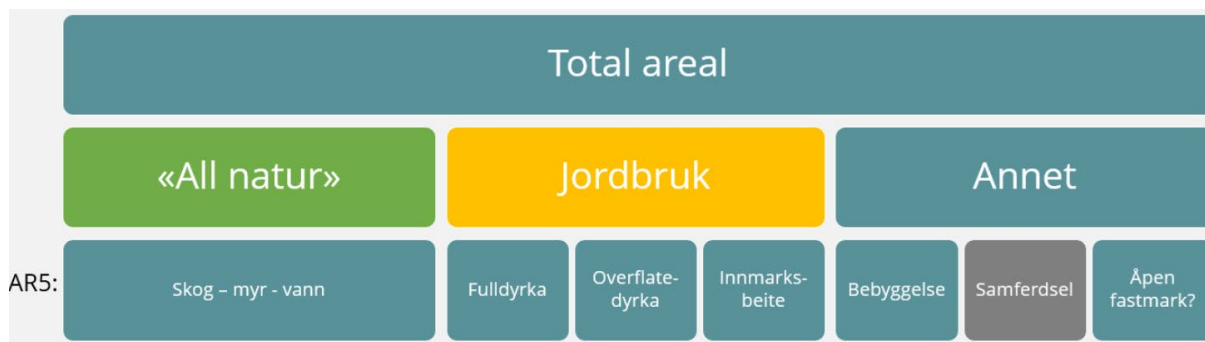
11.4 ALL NATUR OG AREALREGNSKAP

Arealbeslag ved utbyggingstiltak er den største trusselen mot naturmangfoldet. Det er derfor ønskelig å måle hvilken påvirkning utbyggingstiltak har på naturen og naturmangfoldet. Det bør imidlertid skilles mellom arealbeslag av naturområder generelt og beslag av areal med spesielle naturverdier. Naturmangfoldindikatoren synliggjør omfang av beslag av den mest verdifulle naturen. Alle inngrep i natur er imidlertid negativt for naturmangfoldet, og det er relevant å synliggjøre beslaget av natur uavhengig av hvilken verdi den er gitt, og i hvilken grad områdene er kartlagt med hensyn på naturtype og tilstand. I forbindelse med NTP 2025 – 2036 er det derfor innført en indikator for «All natur» i tillegg til naturmangfoldindikatoren.

Datasettet for et samlet arealregnskap bygger på klassifikasjonssystemet i arealressurskartet AR5. Arealtypen «Åpen fastmark» kan også være naturområder. Men deler av denne kategorien vil være områder med menneskelige inngrep, blant annet sidearealer til vei. For at «Åpen fastmark» eventuelt skal kunne inngå i indikatoren «All natur», vil det være nødvendig med en annen oppdeling av denne kategorien. Dette vil kreve et utviklingsarbeid i regi av NIBIO som er eier av AR5. Indikatoren «All natur» er derfor definert som arealinngrep i arealtypene skog, myr og vann slik disse er kartlagt i AR5.

Figuren under viser sammenhengen mellom et samlet arealregnskap for et prosjekt og arealindikatorer for «All natur» og Jordbruk. I siste revisjon av Nasjonal jordvernstrategi (Meld. St. 200 S (2020-2021)) ble jordvernet ytterligere styrket. Den årlige omdisponeringen av jordbruksareal

skal ikke overstige 3 000 daa, og målet skal være nådd innen 2025. Begrepet jordbruksareal er samlebegrepet i kartlaget AR5 for arealtypene fulldyrket jord, overflatedyrket jord og innmarksbeite.



Figur 11.1 Arealressurskartet AR5 (NIBIO) ligger til grunn for arealregnskapet hvor «All natur» inngår med tre arealtyper.

Et regnskap over ulike arealtyper som blir berørt er en måte å synliggjøre hvordan samferdsels-utbygging påvirker samlet arealbruk. Det vil være et supplement til oppgaver over areal som er angitt å ha høy verdi ut fra noen gitte kriterier (f.eks. indikator for naturmangfold). Arealressurskartet AR5 (NIBIO: Kilden) ligger til grunn for et samlet arealregnskap. «All natur» og Jordbruk inngår i arealregnskapet slik figuren over viser. Areal som er knyttet til skog i arealregnskapet vil avvike fra skogsarealer i ulike bonitetsklasser som inngår ved beregning av klimagassutslipp. Dette skyldes blant annet at analysen av de tre bonitetsklassene er basert på NIBIO-kartlegging (AR5), der eksempelvis trær på myr og åpen fastmark også vil telle som «skog». Arealregnskapet som er presentert i vedlegget er både basert på kvalitetssikrede tall fra det enkelte veiprojekt og korridorbaserte beregninger.

Erfaringer med beregningene til arealregnskap og til utvidet indikator for naturmangfold viser at det er behov for en entydig beskrivelse av metoder i en veileder/manual for å sikre at slike beregninger gjøres lik måte på tvers av prosjekter og virksomheter.

11.5 SAMMENSTILLING PRISSATTE OG IKKE PRISSATTE VIRKNINGER

Transportvirksomhetene bes om å gi en samlet vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet på bakgrunn av prissatte og ikke prissatte virkninger, og inkludere denne i supersidene.

Det foreligger i dag ikke noen metodikk som ivaretar en konsistent sammenstilling av prissatte og ikke prissatte virkninger på tvers av prosjekter. Transportvirksomhetene har foreslått å benytte en enkel skala. For de prosjektene hvor resultatene trekker i samme retning benyttes «lønnsomt» og «ikke lønnsomt» som tekst på supersiden. For de prosjektene hvor prissatte og ikke-prissatte konsekvenser trekker i hver sin retning er det vanskeligere. Et viktig spørsmål her er hvor store økte kostnader prosjektet bør ta for å redusere de ikke-prissatte virkningene.

Virksomhetene har benyttet følgende inndeling i supersidene:

- Prosjekter hvor prissatte og ikke prissatte virkninger drar i positiv retning
Samfunnsøkonomisk lønnsomt
- Prosjekter hvor prissatte og ikke prissatte virkninger drar i negativ retning
Ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt
- Prosjekter hvor eksempelvis prissatte virkninger er positive og ikke prissatte virkninger er negativt. Ikke prissatte virkninger påvirker samlet samfunnsøkonomisk nytte i negativ retning

11.6 SUPERSIDER

Det er utarbeidet en standardmal for en «superside» for de store investeringsprosjektene/ veistrekningene/ effektpakke som er lik på tvers av virksomhetene. Vedlagt er oppdaterte supersider for prosjektene over 1 mrd. kr som prioriteres for oppstart i første seksårsperiode, med de to alternative sorteringene og de tre rammene (vedlegg 3). For beskrivelse av innholdet i supersidene henvises det til det tverretatlige svaret på prioriteringsoppdraget.

Følgende endringer er gjennomført på supersiden etter leveransen 31.mars 2023:

- Tydeliggjøring av direkte og indirekte utslipp. Revidert fremstilling vist i vårt brev datert 26.mai 2023
- «Andel i klimaregnskapet» endret til «I det norske klimaregnskapet» og oppgis nå i tonn, og ikke prosent. Er mer detaljert beskrevet i vårt brev datert 26.mai 2023
- Tekstrubrikk for natur, ulykker og fordelingsvirkninger er modifisert. Indikator for naturmangfold og all natur er tydeliggjort
- Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger er et eget tekstfelt
- Tekstrubrikk for NNV for Referanseberegning, klimabane 2 og to alternativbaneberegning er inkludert i supersiden

11.7 FØLSOMHETSANALYSER

I vårt svar av 31. mars har vi omtalt følsomhetsanalyser. I brev om oppfølging av prioriteringsoppdraget bes virksomhetene om å gjennomføre omfattende ytterligere analyser. Disse er omtalt nedenfor for Statens vegvesen. I tillegg viser vi til felles brev fra virksomhetene for omtale av tverrsektorielle analyser.

Følsomhetsanalyser av høy/lav kostnad

Statens vegvesen har gjennomført følsomhetsanalyser for å sjekke hvor robuste prosjektenes netto nytte er dersom kostnaden skulle endre seg. Utgangspunkt for virkningsberegningen er forventningsverdien, som ligger litt over P50. Generelt sett er sannsynligheten for at et hvilket som helst prosjekt skal gå litt over P50 større enn litt under P50, derfor brukes forventningsverdien. Siden det er P85 som vil være kostnadsrammen til prosjektene i gjennomføringsfasen, har Statens vegvesen sett det som hensiktsmessig å gjøre følsomhetsanalyse på dette tallet som en øvre verdi.

Når det gjelder følsomhet med hensyn til lavere kostnad enn forventningsverdien er det gjort konkrete vurderinger per prosjekt. For enkelte prosjekter etter at P50 ble fastsatt, har det vært en

kostnadsutvikling som gjør at sannsynligheten nå er liten for at prosjektet kan oppnå en kostnad lavere enn P50. Derfor er det for enkelte prosjekter satt en nedre verdi på -5 pst. under forventningsverdien, mens det for andre prosjekter er vurdert så lite sannsynlig at nedre verdi er satt til 0 pst., dvs. forventningsverdien.

Vi ser videre at noen av prosjektene som har fått gjennomført KS2, men som ikke har fått anleggsbevilgning i henhold til Statens vegvesens planlagte fremdrift pga. lavere rammer i budsjettet vil kunne ha behov for en ny kostnadsvurdering for å kunne tas opp til bevilgning. Generelt sett er usikkerhetsanalysen/ anslaget ferskvare, fordi det er lagt inn en forutsetning ut fra når det skal bygges.

Det foreligger ikke noe annet godt faglig grunnlag for å sette en annen kostnad enn den som nå foreligger, justert med prisindeksen. For disse prosjektene vil vi også benytte P85 for følsomhetsvurderingene.

Følsomhetsanalysene for høy/lav kostnad er gjennomført med versjon 6.87 av programmet EFFEKT. Resultatene av følsomhetsanalysen viser at for de prosjektene hvor kostnaden reduseres forbedres NNV og NNB forblir uendret eller forbedres. For prosjektene hvor det gjennomføres følsomhetsanalyse med økt kostnad reduseres både NNV og NNB.

Tabell 11.13 Resultater av en følsomhetsanalyse for høy/lav kostnad på Statens vegvesen sin prosjektportefølje

Prosjekt	Hovedberegning/ referansebane		Lav kostnad		Høy kostnad	
	NNV	NNB	NNV	NNB	NNV	NNB
E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	-4 403	-1,1	Ikke beregnet	Ikke beregnet	-4 581	-1,1
E134 Røldal-Seljestad	-1 685	-0,5	Ikke beregnet	Ikke beregnet	-2 415	-0,6
E6 Megården-Mørsvikbotn	-7 617	-0,7	Ikke beregnet	Ikke beregnet	-9 847	-0,8
E16 Hylland-Slæn	-1 873	-0,8	Ikke beregnet	Ikke beregnet	-2 286	-0,8
Rv. 291 Holmenbrua	-1 061	-1,0	-1 004	-1,0	-1 234	-1,1
E134 Saggrenda-Elgsjø	-445	-0,4	-313	-0,3	-868	-0,6
E39 Vik-Molde	-11 914	-0,7	Ikke beregnet	Ikke beregnet	-16 319	-0,8
E16 Arna-Stanghelle og Vossebanen	-30 012	-1,0	Ikke beregnet	Ikke beregnet	-35 608	-1,0
E45 Kløfta	-1 480	-1,0	-1 401	-0,9	-1 679	-1,0
Rv. 7 Ørgenvika-Kittilsvik	-1 884	-2,5	-1 795	-2,7	-2 168	-2,2
E6 Ulsvågskaret	-1 184	-0,6	-1 095	-0,6	-1 610	-0,7
E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)	-1 181	0,0	Ikke beregnet	Ikke beregnet	-8 743	-0,2
E134 Dagslett-E18, Viker	-897	-0,3	-626	-2,3	-1 871	-0,5
E39 Storehaugen-Førde	-1 843	-0,5	-1 659	-0,5	-2 612	-0,6
E39 Bjerkeset-Astad	-635	-0,7	-580	-0,7	-907	-0,8
E39 Klakegg-Byrkjelo	-1 392	-0,8	-1 304	-0,8	-1 850	-0,9
E39 Ringvei øst, Vågsbotn-Klauvaneset	-2 383	-0,4	-2 041	-0,4	-3 823	-0,6
E39 Smiene-Harestad	162	0,1	375	0,1	-393	-0,1
Rv. 22 Glommakryssing	-580	-0,3	Ikke beregnet	Ikke beregnet	-1 166	-0,5
E10 Nappstraumen-Å	-220	-0,2	-149	-0,1	-675	-0,4
E39 Volda-Furene	-1 475	-0,9	-1 374	-0,9	-1 814	-1,0
E18 Retvet-Vinterbro	-7 832	-1,2	-7 370	-1,2	-8 941	-1,2
E16 Nymoene-Eggemoen	-693	-0,5	-596	-0,4	-1 177	-0,6
E8 Flyplasstunnelen Tromsø inkl F2-lenka	-2 226	-1,0	-2 098	-1,0	-2 660	-1,0
E18 Ramstadsletta-Nesbru	-10 683	-2,2	Ikke beregnet	Ikke beregnet	-13 750	-1,9
Rv. 4 Grua-Roa	-1 226	-1,1	-1 105	-1,0	-1 562	-1,1
Rv. 509 Kontinentalveien-Hagakrossen	-879	-0,9	-824	-0,9	-1 100	-1,0
E39 Fløyfjellstunnelen nord	-3 658	-0,7	-3 374	-0,7	-4 678	-0,8
E39 Fløyfjellstunnelen sør-oppgradering TSF	-2 611	-1,1	-2 472	-1,1	-2 972	-1,1
Rv. 70 Vikansvingen-Kontrollplassen	-554	-11,6	-508	-54,7	-679	-4,5

Følsomhetsanalyser av høy/lav karbonprisbane

Grunnlaget for høy og lav karbonprisbane er Finansdepartementets beskrivelse av karbonprisbaner. [Tabell 3](#) er benyttet for verdier for høy og lav karbonprisbane. Følsomhetsanalysen er gjennomført med versjon 6.87 av programmet EFFEKT. Følsomhetsanalysene inkluderer ikke endring i transportomfang som følge av endret CO₂-pris.

Resultatene av følsomhetsanalysen viser at ved bruk av lav karbonprisbane blir det små endringer av NNV og NNB i forhold til hovedberegningen. Der hvor det er endring blir NNV og NNB mindre negativ. Ved bruk av høy karbonprisbane er det også små endringer i forhold til hovedberegningen, men vi ser at for de prosjektene hvor det er en større reduksjon i CO₂-utslipp ved gjennomføring av prosjektet blir NNV og NNB mer positiv.

I flere av prosjektene er det bompengerperioden som gir reduksjon i CO₂-utslipp. Eksempelvis Oslofjordforbindelsen ville nok fått dårligere nytte med høy bane om den var beregnet uten bompenger.

Tabell 11.14 Resultater av en følsomhetsanalyse for høy/lav karbonprisbane på Statens vegvesen sin prosjektportefølje.

Prosjekt	Hovedberegning/ referansebane		Lav karbonprisbane		Høy karbonprisbane	
	NNV	NNB	NNV	NNB	NNV	NNB
E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	-4 403	-1,1	-3 669	-0,9	-3 680	-1,0
E134 Røldal-Seljestad	-1 685	-0,5	-1 700	-0,5	-1 430	-0,4
E6 Megården-Mørsvikbotn	-7 617	-0,7	-7 913	-0,8	-7 388	-0,7
E16 Hylland-Slæn	-1 873	-0,8	-1 868	-0,8	-1 842	-0,8
Rv. 291 Holmenbrua	-1 061	-1,0	-1 078	-1,1	-932	-0,9
E134 Saggrenda-Elgsjø	-445	-0,4	-407	-0,4	-457	-0,4
E39 Vik-Molde	-11 914	-0,7	-11 722	-0,7	-13 196	-0,8
E16 Arna-Stanghelle og Vossebanen	-30 012	-1,0	-29 976	-1,0	-29 883	-0,9
E45 Kløfta	-1 480	-1,0	-1 471	-0,9	-1 501	-1,0
Rv. 7 Ørgenvika-Kittilsvik	-1 884	-2,5	-1 888	-2,6	-1 790	-2,4
E6 Ulvsvågskaret	-1 184	-0,6	-1 171	-0,6	-1 210	-0,7
E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)	-1 181	0,0	963	0,0	-1 750	-0,1
E134 Dagslett-E18, Vikar	-897	-0,3	-870	-0,3	-1 074	-0,3
E39 Storehaugen-Førde	-1 843	-0,5	-1 836	-0,5	-1 783	-0,5
E39 Bjerkeset-Astad	-635	-0,7	-624	-0,7	-697	-0,7
E39 Klakegg-Byrkjelo	-1 392	-0,8	-1 369	-0,8	-1 286	-0,7
E39 Ringvei øst, Vågsbotn-Klauvaneset	-2 383	-0,4	-2 357	-0,4	-2 420	-0,4
E39 Smiene-Harestad	162	0,1	186	0,1	48	0,0
Rv. 22 Glommakryssing	-580	-0,3	-586	-0,3	-491	-0,2
E10 Nappstraumen-Å	-220	-0,2	-211	-0,2	-258	-0,2
E39 Volda-Furene	-1 475	-0,9	-1 473	-0,9	-1 437	-0,9
E18 Retvet-Vinterbro	-7 832	-1,2	-7 793	-1,2	-8 098	-1,2
E16 Nymoene-Eggemoen	-693	-0,5	-677	-0,4	-759	-0,5
E8 Flyplasstunnelen Tromsø inkl F2-lenka	-2 226	-1,0	-2 225	-1,0	-2 230	-1,0
E18 Ramstadsletta-Nesbru	-10 683	-2,2	-10 572	-2,2	-11 563	-2,4
Rv. 4 Grua-Roa	-1 226	-1,1	-1 162	-1,0	-1 259	-1,1
Rv. 509 Kontinentalveien-Hagakrossen	-879	-0,9	-875	-0,9	-893	-1,0
E39 Fløyfjellstunnelen nord	-3 658	-0,7	-3 660	-0,7	-3 496	-0,7
E39 Fløyfjellstunnelen sør-oppradering TSF	-2 611	-1,1	-2 610	-1,1	-2 611	-1,1
Rv. 70 Vikansvingen-Kontrollplassen	-554	-11,6	-555	-11,6	-545	-11,4

Følsomhetsanalyse av klimabane 2 og to alternative baner

Det er gjennomført følsomhetsanalyser med klimabane 2, definert og beskrevet i forbindelse med leveranse av prioriteringsoppdraget. Det er også gjennomført to følsomhetsanalyser med valg av to alternative baner fra utredningsoppdraget. En kort begrunnelse for valg av baner er gitt i vedlegg 4.

Følsomhetsanalysene ha ulike referansebaner. I eksempelvis klimabane 2 ligger forutsetningene for klimabane 2 både i referanse og tiltak. Dette er for å kunne isolere effekten av tiltaket med referanse som beskrevet i de ulike følsomhetsanalysene. Prosjektene vil derfor ikke være sammenlignbare.

Overordnet kan vi si at beregningene med klimabane 2 viser at prosjektene får en mer negativ NNB enn hovedberegningen, det samme gjelder for trafikantnytt. For beregningen med alternativ referansebane, høy energipris og nullvekst gir det mindre utslag på NNB. I noen tilfeller påvirkes ikke NNB, og i enkelte tilfeller blir NNB mer negativ.

Resultatene fra beregningene med høy befolkningsvekst viser at for prosjekter nær de større byområdene vil dette beregningsalternativet forbedre NNB og trafikantnytt i forhold til hovedberegningene, grunnet høyere befolkningsvekst som vil gi flere reiser.

Tabell 11.15 Resultater av klimabane 2 og følsomhetsanalyser for to alternative baner.

Prosjekt	Netto nytte	NNB	NNK	Trafikant- og transport- brukernytte	Operatør- nytte	Det offentlige	Samfunnet for øvrig	Endring i CO2- utslipp
	Mill. 2024-kr diskontert	Netto nytte delt på endring offentlig budsjett	Netto nytte delt på investering og drift-vd (eks. mva)	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert	Tonn CO2e, direkte-utslipp fra transport, drift og vedlikehold i åpningsåret
E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2								
Referansebane	-4 403	-1,1	-0,7	-190	157	-3 864	-505	-2 127
Klimabane 2	-4 312	-1,5	-0,7	-1 118	116	-2 946	-365	-2 016
1 Sannsynlig bane	-3 068	-1,8	-0,5	-1 658	240	-1 660	10	-1 906
5 Høy bef.vekst	-3 931	-1,1	-0,6	-112	157	-3 628	-348	-2 068
E134 Røldal-Seljestad								
Referansebane	-1 685	-0,5	-0,4	2 517	0	-3 581	-621	-2 420
Klimabane 2	-2 497	-0,7	-0,6	1 800	0	-3 619	-678	-1 624
1 Sannsynlig bane	-1 780	-0,5	-0,4	2 327	0	-3 496	-610	-2 208
5 Høy bef.vekst	-1 712	-0,5	-0,4	2 543	0	-3 581	-674	-1 778
E6 Megården-Mørsvikbotn								
Referansebane	-7 617	-0,7	-0,7	4 878	0	-10 425	-2 070	-1 376
Klimabane 2	-8 306	-0,8	-0,8	4 189	0	-10 349	-2 147	253
1 Sannsynlig bane	-7 543	-0,7	-0,7	4 972	0	-10 355	-2 160	169
5 Høy bef.vekst	-7 540	-0,7	-0,7	4 976	0	-10 356	-2 160	230
E16 Hylland-Slæn								
Referansebane	-1 873	-0,8	-0,8	929	0	-2 366	-436	-292
Klimabane 2	-2 026	-0,9	-0,9	784	0	-2 362	-449	-219
1 Sannsynlig bane	-1 893	-0,8	-0,8	911	0	-2 366	-438	-289
3 Økt energipris	-1 897	-0,8	-0,8	907	0	-2 366	-438	-288
Rv. 291 Holmenbrua								
Referansebane	-1 061	-1,0	-1,1	109	-1	-1 011	-159	-932
Klimabane 2	-1 086	-1,1	-1,1	75	0	-977	-185	-281
Alternativ bane A - Ikke beregnet								
Alternativ bane B - Ikke beregnet								
E134 Saggrenda-Elgsjø								
Referansebane	-445	-0,4	-0,2	687	0	-1 095	-38	-534
Klimabane 2	-806	-0,6	-0,3	819	0	-1 464	-160	-511
1 Sannsynlig bane	-526	-0,6	-0,2	337	0	-870	6	-645
5 Høy bef.vekst	-445	-0,4	-0,2	700	0	-1 111	-34	-612
E39 Vik-Molde								
Referansebane	-11 914	-0,7	-0,5	9 537	-86	-17 123	-4 242	6 668
Klimabane 2	-14 855	-0,9	-0,7	6 485	-33	-17 227	-4 080	4 908
1 Sannsynlig bane	-12 333	-0,7	-0,6	8 401	-87	-16 563	-4 084	6 658
5 Høy bef.vekst	-11 582	-0,7	-0,5	9 786	-97	-17 031	-4 240	6 677
E16 Arna - Stanghelle og Vossebanen								
Referansebane	-30 012	-1,0	-0,9	7 529	0	-31 534	-6 007	-2 405
Klimabane 2	-30 664	-1,0	-0,9	6 343	0	-31 001	-6 007	-1 637
1 Sannsynlig bane	-30 389	-1,0	-0,9	6 039	0	-30 612	-5 816	-2 369
5 Høy bef.vekst	-29 485	-0,9	-0,8	7 911	0	-31 423	-5 973	-2 461
E45 Kløfta								
Referansebane	-1 480	-1,0	-1,0	264	0	-1 557	-187	-95
Klimabane 2	-1 532	-1,0	-1,0	225	0	-1 557	-200	-76
1 Sannsynlig bane	-1 463	-0,9	-0,9	273	0	-1 557	-179	-95
5 Høy bef.vekst	-1 439	-0,9	-0,9	286	0	-1 557	-168	-96
Rv. 7 Ørgenvika - Kittilsvik								
Referansebane	-1 884	-2,5	-1,2	-1 122	0	-740	-22	-715
Klimabane 2	-1 978	-2,7	-1,2	-1 186	0	-742	-50	-490
1 Sannsynlig bane	-1 936	-4,1	-1,2	-1 496	0	-470	30	-698
5 Høy bef.vekst	-1 883	-2,5	-1,2	-1 123	0	-739	-21	-719
E6 Ulsvågskaret								
Referansebane	-1 184	-0,6	-0,7	1 002	0	-1 824	-363	-939
Klimabane 2	-1 426	-0,8	-0,8	769	0	-1 810	-386	-694
1 Sannsynlig bane	-1 168	-0,6	-0,7	1 016	0	-1 821	-362	-936
5 Høy bef.vekst	-1 125	-0,6	-0,6	1 053	0	-1 819	-359	-940

Tabell 11.15 forts.

Prosjekt	Netto nytte	NNB	NNK	Trafikant- og transportbruker nytte	Operatør- nytte	Det offentlige	Samfunnet for øvrig	Endring i CO2-utslipp
	Mill. 2024-kr diskontert	Netto nytte delt på endring offentlig budsjett	Netto nytte delt på investering og drift-vd (eks. mva)	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert	Tonn CO2e, direkte-utslipp fra transport, drift og vedlikehold i åpningsåret
E39 Adland-Svegatjørn (Hordfast)								
Referansebane	-1 181	0,0	0,0	30 031	-229	-24 973	-6 009	8 387
Klimabane 2	-5 159	-0,2	-0,1	22 352	-204	-21 897	-5 410	7 130
2 Nullvekst	-1 036	-0,1	0,0	24 779	-243	-20 469	-5 103	8 078
5 Høy bef.vekst	1 625	0,1	0,0	32 044	-234	-24 315	-5 870	8 308
E134 Dagslett-E18, Vikar								
Referansebane	-897	-0,3	-0,2	2 880	-62	-3 382	-332	733
Klimabane 2	-1 893	-0,7	-0,4	1 289	0	-2 857	-325	691
1 Sannsynlig bane	-1 070	-0,4	-0,2	2 281	-36	-3 032	-284	968
5 Høy bef.vekst	-1 253	-0,4	-0,3	2 479	-238	-3 178	-316	1 144
E39 Storehaugen-Førde								
Referansebane	-1 843	-0,5	-0,5	2 298	0	-3 462	-679	-1 096
Klimabane 2	-2 090	-0,7	-0,6	1 731	0	-3 141	-681	-430
1 Sannsynlig bane	-1 997	-0,6	-0,5	2 125	0	-3 439	-682	-979
5 Høy bef.vekst	-1 851	-0,5	-0,5	2 341	0	-3 457	-735	-606
E39 Bjerkeset-Astad								
Referansebane	-635	-0,7	-0,7	476	0	-932	-180	231
Klimabane 2	-668	-0,8	-0,7	372	0	-868	-172	170
1 Sannsynlig bane	-630	-0,7	-0,7	478	0	-928	-180	250
5 Høy bef.vekst	-623	-0,7	-0,7	504	0	-945	-183	235
E39 Klakegg-Byrkjelo								
Referansebane	-1 392	-0,8	-0,8	541	0	-1 725	-209	-295
Klimabane 2	-1 525	-0,9	-0,9	432	0	-1 721	-236	-267
1 Sannsynlig bane	-1 389	-0,8	-0,8	544	0	-1 724	-209	-293
5 Høy bef.vekst	-1 347	-0,8	-0,8	575	0	-1 724	-198	-295
E39 Ringvei øst, Vågsbotn-Klauvaneset								
Referansebane	-2 383	-0,4	-0,3	4 018	0	-5 506	-896	473
Klimabane 2	-2 989	-0,6	-0,4	3 119	0	-5 197	-912	181
2 Nullvekst	-2 039	-0,4	-0,3	3 809	0	-4 998	-849	294
5 Høy bef.vekst	-2 072	-0,4	-0,3	4 253	0	-5 446	-879	492
E39 Smiene-Harestad								
Referansebane	162	0,1	0,0	3 833	0	-3 188	-483	969
Klimabane 2	-836	-0,3	-0,2	2 217	0	-2 648	-405	527
1 Sannsynlig bane	-111	0,0	0,0	3 164	0	-2 844	-432	923
2 Nullvekst	-111	0,0	0,0	3 164	0	-2 844	-432	923
Rv. 22 Glommakryssing								
Referansebane	-580	-0,3	-0,2	1 871	0	-2 072	-379	-643
Klimabane 2	-1 365	-1,3	-0,4	-171	0	-1 091	-103	-729
5 Høy bef.vekst	-14	0,0	0,0	2 398	0	-2 023	-390	-599
2 Nullvekst	-284	-0,4	-0,1	590	0	-799	-75	-598
E10 Nappstraumen-Å								
Referansebane	-220	-0,2	-0,2	1 307	0	-1 260	-267	-110
Klimabane 2	-313	-0,2	-0,2	1 238	0	-1 280	-271	-113
1 Sannsynlig bane	-231	-0,2	-0,2	1 297	0	-1 262	-266	-116
5 Høy bef.vekst	-207	-0,2	-0,2	1 321	0	-1 261	-268	-109
E39 Volda-Furene								
Referansebane	-1 475	-0,9	-0,7	401	0	-1 590	-287	-406
Klimabane 2	-1 578	-1,0	-0,8	273	0	-1 568	-284	-371
1 Sannsynlig bane	-1 453	-1,0	-0,7	294	0	-1 490	-257	-469
5 Høy bef.vekst	-1 227	-0,8	-0,6	583	0	-1 539	-272	-466
E18 Retvet-Vinterbro								
Referansebane	-7 832	-1,2	-0,9	-56	0	-6 682	-1 093	196
Klimabane 2	-8 669	-1,3	-1,0	-577	0	-6 891	-1 202	110
2 Nullvekst	-11 536	-1,3	-1,4	-874	0	-9 011	-1 651	2 711
5 Høy bef.vekst	-7 711	-1,1	-0,9	101	0	-6 727	-1 086	152

Tabell 11.15 forts.

Prosjekt	Netto nytte	NNB	NNK	Trafikant- og transportbruker nytte	Operatør nytte	Det offentlige	Samfunnet for øvrig	Endring i CO2-utslipp
	Mill. 2024-kr diskontert	Netto nytte delt på endring offentlig budsjett	Netto nytte delt på investering og drift-vdl (eks. mva)	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert	Tonn CO2e, direkte-utslipp fra transport, drift og vedlikehold i åpningsåret
E16 Nymoen-Eggemoen								
Referansebane	-693	-0,5	-0,4	1 108	-60	-1 537	-204	340
Klimabane 2	-909	-0,5	-0,5	1 086	0	-1 728	-267	282
1 Sannsynlig bane	-787	-0,5	-0,5	1 024	-71	-1 519	-220	335
5 Høy bef.vekst	-693	-0,5	-0,4	1 108	-60	-1 537	-204	340
E8 Flyplassstunnelen Tromsø inkl F2-lenka								
Referansebane	-2 226	-1,0	-1,0	484	0	-2 227	-483	55
Klimabane 2	-2 098	-1,0	-0,9	478	0	-2 118	-458	56
1 Sannsynlig bane	-2 006	-0,9	-0,9	570	0	-2 118	-458	56
5 Høy bef.vekst	-2 101	-1,0	-0,9	474	0	-2 118	-458	56
E18 Ramstadsletta-Nesbru								
Referansebane	-10 683	-2,2	-0,7	-4 903	-1	-4 856	-923	3 610
Klimabane 2	-16 160	-3,0	-1,1	-10 426	0	-5 394	-341	2 373
2 Nullvekst	-14 672	-4,6	-1,0	-10 659	0	-3 193	-819	3 229
5 Høy bef.vekst	-9 644	-2,0	-0,6	-4 020	0	-4 729	-895	3 546
Rv. 4 Grua-Roa								
Referansebane	-1 226	-1,1	-0,8	70	0	-1 139	-157	581
Klimabane 2	-1 242	-1,1	-0,8	-3	0	-1 084	-155	623
1 Sannsynlig bane	-1 368	-1,2	-0,9	-72	0	-1 139	-157	648
5 Høy bef.vekst	-1 241	-1,1	-0,8	70	0	-1 153	-158	590
Rv. 509 Kontinentalveien-Hagakrossen								
Referansebane	-879	-0,9	-0,9	232	0	-929	-182	24
Klimabane 2	-969	-1,0	-1,0	144	0	-928	-185	15
2 Nullvekst	-929	-1,0	-1,0	183	0	-928	-184	23
5 Høy bef.vekst	-901	-1,0	-1,0	211	0	-928	-183	24
E39 Fløyfjellstunnelen nord								
Referansebane	-3 658	-0,7	-0,6	2 470	0	-5 282	-845	-1 319
Klimabane 2	-3 672	-0,7	-0,6	2 233	0	-5 089	-816	-1 187
1 Sannsynlig bane	-3 633	-0,7	-0,6	2 089	0	-5 009	-714	-1 543
2 Nullvekst	-3 216	-0,6	-0,6	2 590	0	-5 038	-767	-1 421
E39 Fløyfjellstunnelen sør-oppgradering TSF								
Referansebane	-2 611	-1,1	-1,1	181	0	-2 326	-466	10
Klimabane 2	-2 682	-1,2	-1,2	104	0	-2 321	-465	6
1 Sannsynlig bane	-2 644	-1,1	-1,1	145	0	-2 324	-465	9
5 Høy bef.vekst	-2 602	-1,1	-1,1	190	0	-2 326	-466	10
Rv. 70 Vikansvingen-Kontrollplassen								
Referansebane	-554	-11,6	-0,7	-532	0	-48	26	-319
Klimabane 2	-645	5,0	-0,8	-843	0	128	70	-261
1 Sannsynlig bane	-562	2,5	-0,7	-876	0	223	91	-316
5 Høy bef.vekst	-542	-16,0	-0,7	-538	0	-34	30	-322

11.8 GEOGRAFISKE FORDELINGSVIRKNINGER

For å fremstille geografisk fordeling av nytte- og kostnadskomponenter er det gjennomført beregninger med Geofordelingsmodellen. Se vedlegg 5. Dette er en modell som beregner fordeling av samlet, neddiskontert netto nytte i tillegg til enkeltkomponenter i nyttekostnadsanalysen, og fordeler resultatene på sum for kommuner og innbyggere per kommune. En geografisk fordelingsanalyse kompletterer altså informasjonen fra nyttekostnadsanalysen.

Geofordelingsmodellen ble utviklet av Vista Analyse i 2021, på oppdrag for virksomhetene. Modellen fordeler nytten av investeringstiltaket til kommuner, og resultatene kan blant annet fremstilles i kart,

figurer og diagrammer. Det grunnleggende modellresultatet er netto nytte per innbygger fordelt på kommuner i modellområdet. Resultatene kan også presenteres fordelt på de enkelte nytte- og kostnadskomponentene i en nyttekostnadsanalyse, som for eksempel trafikantnytte og nytte ved endringer i ulykker, CO₂-utslipp, støy og luftforurensning.

Geofordelingsmodellen baserer seg på inndatafiler som tilrettelegges basert på transportmodellresultater for hvert enkelt prosjekt. På grunn av endringer i transportmodellsystemet siden Geofordelingsmodellen ble utviklet, har det ikke vist seg mulig å fordele virkninger for lange reiser (reise over 70 km)¹. Analysen av geografiske fordelingsvirkninger inkluderer dermed bare reiser under 70 km som blir påvirket av tiltakene. Av samme grunn er det heller ikke beregnet virkninger utenfor modellområdet for delområdemodellen som prosjektet er beregnet for.

Prosjektene som er analysert

Det er beregnet geografiske fordelingsvirkninger for et utvalg av prosjektene i Statens vegvesens portefølje av prosjekter over 1 mrd. kr. De utvalgte prosjektene er:

- E6 Megården–Mørsvikbotn
- E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast)
- E39 Ringvei øst, Vågsbotn–Klauvaneset
- E39 Vik–Molde
- E39 Volda–Furene
- E39 Vågsbotn–Klauvaneset
- E134 Dagslett–E18, Viker
- E134 Røldal–Seljestad
- E134 Saggrenda–Elgsjø
- Fellesprosjektet Arna–Stanghelle

Disse prosjektene har blant annet til fellestrekk at de er beregnet med Regional transportmodell (RTM) i Cube, som prosjekttype 3. Prosjekter som er beregnet som prosjekttype 1, eller som er beregnet med RTM23+ (regional transportmodell for Oslo og omegn), gir ikke tilrettelagt nødvendige inndatafiler til Geofordelingsmodellen.

For alle prosjektene er det de såkalte «hovedberegningene» som er benyttet i fordelingsanalysen. Det vil si at for de prosjektene som skal ha bompenger på tiltaket så er dette inkludert. Siden Geofordelingsmodellen fordeler trafikantnytte i hele analyseperioden slik den er beregnet i ett beregningsår (2030 i dette tilfellet) er det derfor heftet noe usikkerhet ved fordelingen av trafikantnytte for bompengeprojekter. Fordelingen av trafikantnytte etter bompengerelevanter periode ville kunne gitt andre resultater enn dem som er beregnet her.

Resultatene i vedlegget er fremstilt med bruk av kart og annen grafikk i form av figurer. Generelle trekk ved resultatene er at nytteeffektene er avtagende desto lengre bort fra selve prosjektet en kommer.

¹ NTM6 bruker grunnkretsinnndeling fra 2010, mens RTM v.4.4.2 bruker inndeling fra 2020. Vi har ikke hatt mulighet til å bearbeide resultatfilene slik at disse kan brukes sammen i Geofordelingsmodellen.

12 FYLKESVEI

12.1 OPPDATERTE SKREDSIKRINGSPLANER FYLKESVEI

Fylkeskommunene har oppdatert sine skredsikringsplaner for fylkesvei fra 2019 med nye beregninger med skredmodell fra Statens vegvesen. Kostnadene er oppgitt i 2024-kroner. Vedlagt er oversikt over skredpunkter med middels høy og høy skredfaktor (vedlegg 6). Nedenfor er fylkeskommunenes vurderinger omtalt. Vi viser også til Statens vegvesens internettside hvor innspillene er gjengitt i sin helhet: [Nasjonal transportplan 2025-2036 | Statens vegvesen](#)

Det har parallelt pågått et arbeid i Statens vegvesen med å forenkle og forbedre skredfaktor-modellen, jf. brev av 17.08.2023 (vår ref. 22/172229-29). Skredfaktormodellen er ikke en fasit for prioritering mellom skredtiltak, men et verktøy eller hjelpemiddel for veieiere til å gjøre sine prioriteringer. Ny skredmodell var ikke ferdigstilt på tidspunkt til fylkeskommunene skulle oppdatere sine skredplaner og de har dermed benyttet tidligere skredmodell til hjelp i sine prioriteringer. Dette etter ønske fra fylkeskommunene.

Oppdrag og prosess

I Hurdalsplattformen varslet regjeringen at den vil ta initiativ til at Statens vegvesen sammen med fylkeskommunene utarbeider nasjonal gjennomføringsplan for ras- og skredsikring av alle riks- og fylkesveier med høy og middels skredfaktor. I Prop. 1 S (2021-2022) samt prioriteringsoppdrag til NTP 2025 – 2036 er kartlegging av alle ras- og skredpunkter på fylkesvei og riksvei omtalt. I prioriteringsoppdraget til NTP står det:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at det sammen med fylkeskommunene utarbeides en nasjonal gjennomførings-plan for skredsikring av alle riksveger og fylkesveger med høy og middels skredfaktor.»

I supplerende tildelingsbrev nr. 6 av 25. mai 2022 er Statens vegvesen bedt om å koordinere arbeidet mot fylkeskommunene. Det er presisert at Statens vegvesen kun skal ha en koordinerende rolle overfor fylkeskommunene og en rådgivende rolle overfor departementet.

I tillegg er Statens vegvesen bedt om å innhente samfunnsøkonomiske vurderinger av skredsikringstiltak på fylkesvei opp mot andre tiltak på fylkesvei, gitt beregningstekniske rammer.

Oppdraget ble sendt fylkeskommunene medio desember 2022. Selve oppdraget omhandler å innhente antall skredpunkter med høy og middels skredfaktor som kan elimineres i perioden 2025-2036, basert på skredfaktormodell og egne budsjettammer.

Fylkeskommunene har benyttet samme metodikk som på riksvei og bygger på en oppdatering av kartleggingen fra 2019. Det betyr at alle fylkeskommuner har levert hver sin skredplan. Til sammen utgjør disse skredplanene en helhetlig plan for alle skredpunkter med middels og høy skredfaktor for fylkesvei og riksvei.

I etterkant av at oppdraget ble gitt til fylkeskommunene har det vært dialog mellom Statens vegvesen og departementet om tilleggsoppdraget om samfunnsøkonomiske vurderinger. Vi mottok en presisering av tilleggsoppdraget medio april 2023, og det har vært kort tid for Statens vegvesen og

fylkeskommunene til å utarbeide svar på oppdraget. Fylkeskommunene har funnet tilleggsoppdraget vanskelig å besvare, noe som også gjenspeiles i de ulike innspillene. Besvarelsene fra fylkeskommunene er sammenstilt nedenfor og gjengitt i sin helhet her: [Nasjonal transportplan 2025-2036 | Statens vegvesen](#).

Koordinering mot fylkeskommunene startet våren 2022 og pågikk frem til forsommeren 2023, og det er gjennomført fire digitale møter. I tillegg har Statens vegvesen bidratt med vår kompetanse ved behov. Fylkeskommunene fikk frist 1. september med å sende inn sine innspill. Statens vegvesen har etter fristen hatt begrenset tid til å følge opp leveransene fra fylkeskommunen og avklare eventuelle uklarheter, spesielt når det gjelder tilleggsoppdraget.

Oppdaterte skredsikringsplaner fra fylkeskommunene

Statens vegvesen utga i 2019 oversikter over skredsikringsbehov på riks- og fylkesvei i fem regionale rapporter. Fylkeskommunene har oppdatert disse oversiktene for fylkesvei. Oppdateringen innebærer gjennomgang av alle skredpunkter, og for skredpunkter i høy og middels kategori er det laget forslag til sikringstiltak med tilhørende kostnadsoverslag. Kostnadsoverslag er gitt i 2024-kroner. Vedlegg 7 gir en oversikt over alle skredpunkter med høy og middels skredfaktor.

Høy og middels kategori er beregnet ut fra regnemodell for skredfaktor. I denne modellen blir skredfare og konsekvenser av skred på vei beskrevet gjennom seks ulike faktorer. Disse er:

- Trafikkmengde
- Skredfare (sannsynlighet x skredbredde på vei)
- Omkjøringstid
- Stengningshyppighet
- Stengt vei på grunn av skredfare
- Potensial for naboskred

Disse forholdene tilordnes en verdi ut fra en forhåndsdefinert skala, og summeres til skredfaktor. Ut fra skredfaktor grupperes skredpunktene i kategoriene høy, middels og lav.

Fylkeskommunenes oppdatering omfatter nær 1 700 skredutsatte punkter på veinettet. Av disse kommer 541 i høy og middels kategori (122 i høy og 419 i middels).

For flere skredpunkter er det angitt to ulike forslag til sikring. Tabellen nedenfor viser kostnad knyttet til det som er angitt som primært sikringstiltak. De fleste fylkeskommuner har angitt det mest aktuelle tiltaket som primært sikringstiltak. Noen fylkeskommuner har angitt dette som et fullverdig sikringstiltak, mens det alternative tiltaket er et enklere tiltak med lavere sikringseffekt.

Mange skredpunkter er anbefalt sikret med aktive sikringstiltak. Dette er tiltak hvor skredfaren enten overvåkes og veien stenges ved skred, eller tiltak som innebærer kontrollert utløsning av skred. Aktive tiltak har ofte en lavere investeringskostnad, men krever aktiv oppfølging for å gi ønsket sikringseffekt. Aktive tiltak gir god sikkerhet der det er egnet. Aktive tiltak er foreslått som sikring på over 50 skredpunkter i denne kartleggingen.

Tabellen nedenfor viser antall skredpunkter i kategoriene høy, middels og lav, og anslått kostnad for å kunne sikre skredpunkter i høy og middels kategori. Kostnader er angitt i 2024-kroner.

Tabell 12.1 Antall skredpunkter i skredkategori lav, middel og høy og anslåtte sikringskostnader pr fylkeskommune

	Antall skredpunkter			Anslått sikringskostnad (Mill. 2024-kr)		Antall skredpunkter høy og middels	Anslått sikringskostnad høy og middels
	Høy	Middels	Lav	Høy	Middels		
Akershus ¹		4	22		38	4	38
Østfold ¹			15			0	0
Buskerud ¹		1	15		19	1	19
Innlandet	2	3	3	143	72	5	215
Vestfold		5	8		52	5	52
Telemark	1	13	42	158	259	14	417
Agder		1	17		770	1	770
Rogaland	8	25	76	3 874	3 395	33	7 270
Vestland	71	152	272	18 262	5 207	223	23 469
Møre og Romsdal ²	9	72	251	3 530	645	81	4 176
Trøndelag		3	61		136	3	136
Nordland	11	36	112	2 073	3 150	47	5 223
Troms	12	88	158	6 527	7 386	100	13 913
Finnmark	9	16	97	2 300	2 530	25	4 830
Totalt	123	419	1149	36 868	23 659	542	60 528

¹ Viken har levert lister ut fra en annen regnemodell enn øvrige fylkeskommuner. I oversikten over er dette korrigert slik at sammenligningen blir korrekt.

² Ett skredpunkt i Møre og Romsdal er flyttet fra middels til høy kategori sammenlignet med rapport fra Møre og Romsdal fylkeskommune. Trafikkmengden på stedet er høyere enn hva regnemodellen viser, og punktet er derfor flyttet opp.

Tilbakemelding fra fylkeskommunene på tilleggsoppdraget

Vi registrerer at fylkeskommunene har tolket oppdraget ulikt, og det har vært utfordrende å se sammen en helhetlig besvarelse.

Fylkeskommunene har i ulik grad behandlet sine innspill politisk og administrativt. Enkelte fylkeskommuner er i en oppløsningsfase, og dagens fylkeskommuner kan ikke forankre prioriteringer for fremtidige fylkeskommuner.

De tallene og størrelsene som kan sammenstilles er fremstilt i tabellene nedenfor. Vi har ellers forsøkt å trekke frem de viktigste tilbakemeldingene og forskjeller i hvordan oppdraget er løst.

Tilleggsoppdraget:

1. *Fylkeskommunene er bedt om innspill på overordnet prioritering mellom skred og opprustning gitt tre beregningstekniske rammer og midler fra eget budsjett. Rammer fra eget budsjett skal være lik for alle tre scenarier.*

Det er ulik oppfatning fra fylkeskommunene om hva som skal inngå i fylkenes egne rammer. Ikke alle fylker har lagt inn egne midler til opprustning og fornying og skred, da flere ikke har vedtatte budsjetterammer for en 12-årsperiode. Fylker som har lagt inn egne midler har i hovedsak lagt til grunn gjennomsnitt av regnskap for siste tre år for midler til drift og vedlikehold og opprustning, samt budsjett for 2023. Noen har lagt inn hele investeringsprogrammet til opprustning og fornying inklusiv midler til bruer, kaier og tunneler, mens andre har lagt til grunn kun dekkelegging og

veioffering. Flere fylkeskommuner beskriver at eliminering av skredpunkter prioriteres kun av statlige midler og tilhørende momskompensasjon, og ikke av egne midler.

I noen tilbakemeldinger kan det synes som at vurderingene ikke er forankret administrativt eller samhandlet med fagmiljøer innen drift og vedlikehold. I disse tilfellene har det vært ensidig fokus på midler til skredsikring og å synliggjøre udekket behov.

Da fylkeskommunene har tolket oppdraget ulikt er det ikke mulig å fremstille hvordan summen av statlige og fylkeskommunenes egne midler fordeler seg på opprustning og fornying og skredsikring. På bakgrunn av dette har vi tatt ut fylkenes egne rammer når vi viser prosentvis fordeling av rammer fordelt på opprustning og fornying og skredsikring. Dette vil kun gi en indikasjon på hvordan fylkeskommunene vil fordele den statlige planleggingsrammen.

Tabellen nedenfor viser samlet svar fra fylkeskommunene på fordeling av statlig ramme, gitt tre scenarier.

Tabell 12.2. Fordeling av statlig ramme mellom vedlikehold og opprustning og skredsikring

Mill. 2024-kr	Prosentvis fordeling				
	Vedlikehold / opprustning	Skredsikring	Sum	Vedlikehold / opprustning	Skredsikring
Fordeling fra oppdraget fra SD (med utgangspunkt i scenarie 1)	2 184	936	3 120	70 %	30 %
Tilbakemelding fra fylkeskommunene					
Scenarie 1	2 157	963	3 120	69,1 %	30,9 %
Scenarie 2	2 441	1 093	3 535	69,1 %	30,1 %
Scenarie 3	2 715	1 233	3 948	68,8 %	31,2 %

I snitt melder fylkeskommunene om tilsvarende prosentvis fordeling mellom vedlikehold/ opprustning og skredsikring som i tabellen presentert i vedlegget fra departementet. Går vi nærmere inn i hver enkelt fylkeskommune sin fordeling er det få fylkeskommuner som har kommet med innspill på endret fordeling av midler mellom opprustning og fornying og skredsikring. Størst endring har Rogaland, Oslo, Innlandet og Møre og Romsdal gjort. For Rogaland sin del baserer fordelingen seg på en begrunnet prioritering. Oslo anser skredfaren som liten, men har likevel prioritert 1 mill. kr av rammen (uavhengig av scenarie) til sikringstiltak. Innlandet har relativt få punkter med skredfaktor høy og middels, og foreslår en større andel av rammen til å redusere vedlikeholds-etterslepet. Møre og Romsdal fylkeskommune har politisk vedtatt å foreslå en økt andel til opprustning og fornying, begrunnet med stort vedlikeholdsetterslep. I tillegg foreslår de ingen egne midler til eliminering av skred, men at dette skal skje gjennom statlige midler.

Når det gjelder fylkeskommuner som oppløses fra 1.1.2024 er tilbakemeldingen at det ikke er vedtatt budsjetter og utarbeidet handlingsprogram for de nye fylkeskommunene. Det er dermed tatt forbehold vedrørende forslag om fordeling av rammen.

Tabellen nedenfor viser tilbakemelding fra hvert enkelt fylke på fordeling av statlige rammer til opprustning og fornying og skredsikring, gitt tre scenarier. Tabellen viser også antall skredpunkter som kan elimineres innenfor prioriterte rammer (inkludert egne midler til skredsikring for de fylkeskommunene som har oppgitt dette).

Tabell 12.3 Tilbakemelding fra de enkelte fylkeskommunene på fordeling av statlige rammer til hhv. opprustning og fornying og skredsikring, gitt tre scenarier, og anslag på antall skredpunkter som kan elimineres.

Fylke	Beregnings- teknisk ramme	Opprustning og fornying %	Skred- sikring %	Antall skred- punkter som elimineres (/ betyr eller)	Fordeling fra SD Opprustning og fornyning %	Fordeling fra SD skredsikring %
Østfold	46	90	10	3 punkter	100	0
	52			4 punkter		
	58			4 punkter		
Akershus	50	90	10	7 punkter	88	12
	57			7 punkter		
	64			7 punkter		
Buskerud	128	90	10	3 punkter	95	5
	146			6 punkter		
	163			8 punkter		
Oslo	8	87,5	12,5		100	0
	9	89	11			
	10	90,2	9,8			
Innlandet	147	99,3	0,7	1-2 middels	88	12
	166	97	3	1 høy, 2 middels		
	185	93	7	2 høy, 2 middels		
Vestfold	37	100	0	3 middels	97	3
	42			4 middels		
	47			5 middels		
Telemark	141	100	0	1 høy / 5 middels	81	19
	159			7 middels		
	178			9 middels		
Agder	165	93,9	6,1	1 punkt	92	8
	186	94,6	5,4			
	208	92,8	7,2			
Rogaland	111	71,1	28,9	16 punkter	82	18
	126			18 punkter		
	141			21 punkter		
Vestland	812	40,5	59,5	7 prosjekter	48	52
	920			aktuelle for		
	1028			oppstart 1)		
Møre og Romsdal	332	75	25	10 mindre /	63	37
	373			1 større		
	420			11 mindre/ 1 større		
Trøndelag	174	72	28	13 mindre/ 2 større	83	17
	197					
	220					
Nordland	370	81	19	9 punkter	80	20
	420			14 punkter 1)		
	469			16 punkter 1)		

Fylke	Beregnings- teknisk ramme	Opprustning og fornying %	Skred- sikring %	Antall skred- punkter som elimineres (/ betyr eller)	Fordeling fra SD Opprustning og fornyning %	Fordeling fra SD skredsikring %
Troms	312 354 395	70	30	34 punkter 34 punkter 36 punkter	70	30
Finnmark	150 169 189	50	50	17 punkter 17 punkter 21 punkter	49	51

1) Ett punkt er middels, resten er lav

2. *Fylkeskommunene skal levere en liste over antall skredpunkter som kan elimineres i perioden med midlene prioritert i tabellen over (de tre ulike summene).*

Fylkeskommunene har svart ulikt på spørsmål om hvor mange punkter med høy og middels skredfaktor som kan elimineres i 12-årsperioden for de ulike rammenivåene (inkludert egne midler).

I tilbakemeldingene har ikke alle fylkeskommunene kategorisert skredpunktene etter middels eller høy skredfaktor, noen har bare brukt benevnelsen «punkt». I oversikten ovenfor har vi derfor valgt å angi antall punkter.

3. *Fylkeskommunene skal gi en verbal redegjørelse for prioriteringene der effekt/nytte for samfunnet omtales gitt fylkeskommunens prioritering. Det bør omtales effekt/nytte av skredtiltakene, samt effekten prioriteringen vil ha på vedlikeholdsetterslepet på eget veinett.*

Fylkenes tilbakemelding på dette punktet er svært ulikt besvart. Få fylkeskommuner kan vise til en handlingsplan der en kan dokumentere begrunnelser for prioriteringer pr. strekning, og ikke alle har vedtatte handlingsplaner. Inntrykket en sitter igjen med er at det er en utfordring å prioritere tiltak til opprustning og fornying mot eliminering av skred, ut fra hva som gir størst effekt på trafikksikkerhet og fremkommelighet. Det har ikke vært mulig for fylkeskommuner flest å utarbeide et kvalitativt godt svar på dette punktet innen fristen som ble satt.-

Oppsummering

Statens vegvesen er i tilleggsoppdraget bedt om å sammenstille fylkenes forslag til prioriteringer slik at *Samferdselsdepartementet får en anbefaling om fordeling av samlet pott til fylkesveinettet innenfor de tre rammenivåene*. Statens vegvesen står fritt til å kommentere og vurdere fylkenes prioriteringer.

Statens vegvesen er av den oppfatning at det ikke er godt nok grunnlag til å gi en anbefaling om fordeling av samlet pott til fylkesveinettet innenfor de tre rammevilkårene. Dette med bakgrunn i at besvarelsene var svært ulikt. Statens vegvesen har valgt å ikke kommentere eller vurdere fylkenes prioriteringer. I tabellen nedenfor er fylkeskommunenes innspill forsøkt oppsummert.

Tabell 12.4. Kort sammendrag av fylkenes vurderinger.

Fylke	Innspill/kommentarer
<p>Østfold Akershus Buskerud</p>	<p>Viken presiserer at de ikke har kjennskap til planer og prioriteringer som politikerne i de nye fylkene vil gjøre. Det er ikke vedtatt budsjett for de nye fylkene. Det er ikke utarbeidet handlingsprogram for de nye fylkene. Det tas forbehold om forslag til fordeling av rammen. Det er ikke utarbeidet samfunnsøkonomiske vurderinger av ras- og skredsikringstiltak i Viken fylkeskommune. Det er benyttet 2022-priser i besvarelsen.</p> <p>Det er ikke foretatt samfunnsøkonomiske vurderinger av ras- og skredsikringstiltak på fylkesvei i Viken fylkeskommune opp mot andre tiltak på fylkesvei. Det er stort etterslep på vedlikeholdet av fylkesveier i de tre kommende fylkene og det er derfor antatt at vedlikeholds/fornyingsstiltak i stor grad må prioriteres. Prioritering mellom skredsikring og vedlikeholds/fornyingsstiltak på fylkesveinettet er satt til 10 % på ras- og skredsikringstiltak og 90 % på vedlikeholds/fornyingsstiltak for alle de tre fylkene.</p>
<p>Oslo</p>	<p>Bymiljøetaten har ansvar for drift og vedlikehold av kommunale veinettet i Oslo inklusiv anslått fylkesveinett. I utførelse av tiltak er det ikke noe skille mellom det anslåtte fylkesveinettet og det kommunale nettet, og etaten fører heller ikke adskilte regnskap på dette. Dette medfører en teoretisk tilnærming til fordeling av budsjettmidler.</p> <p>Oslo kommune ønsker å benytte hovedandelen av rammetilskuddet til fornying og opprustning av anslåtte fylkesveier som følge av stort vedlikeholdsetterslep.</p> <p>Ikke aktuelt med liste over skredpunkter. Men ønsker å benytte 1 mill. kr til sikringstiltak av fylkesveier.</p>
<p>Innlandet</p>	<p>Statlige midler til vedlikehold, vil nesten i sin helhet gå til dekkelegging. Innenfor de rammer som er gitt gjennom dette oppdraget, vil de statlige rammene ikke kunne bidra til å redusere vedlikeholdsetterslepet. Forfallet vil derfor fortsette å øke som følge av det ikke er tilstrekkelige midler til å utføre det årlige vedlikeholdsbehovet. Det årlige asfalteringsbehovet for fylkesveger i Innlandet ligger på ca 350 km/år. Innlandet har relativt få punkter med skredfaktor høy og middels.</p> <p>Scenarie1; Vedlikeholdsetterslepet vil fortsette å øke, og midlene til dekkelegging vil for det meste prioriteres inn mot de primære fylkesveiene. Vurdert opp mot behov for vedlikehold og trafikkarbeid på fylkesveier vil fylkeskommunen i dette scenariet bare finne rom for å kunne prioritere 1 mill. kr årlig av de statlige midlene og tilsvarende egne midler til skredsikring. I løpet av 12-årsperioden vil det være mulig å eliminere 1 punkt med middels skredfare, alternativt redusere risikoen vesentlig på 1-2 punkter med middels skredfare etter godt nok-prinsippet.</p> <p>Scenarie 2; En marginal økning i rammen som vil bli brukt til vedlikehold/ opprustning. Innenfor denne rammen vil fylkeskommunen kunne vedlikeholde (forarbeider og dekkelegging) ca 255 km med fylkesvei. I løpet av 12-årsperioden være mulig å eliminere 1 skredpunkt med høy skredfaktor</p>

Fylke	Innspill/kommentarer
	<p>(Stavbrekka i Skjåk) + i tillegg 2 punkter med middels skredfaktor etter godt nok-prinsippet, eller alternativt eliminere 2 punkter med middels skredfaktor og 1 punkt med høy (Bøvertunvatnet), etter godt nok-prinsippet.</p> <p>Scenarie 3; mulig å eliminere 2 skredpunkter med høy skredfaktor og 2 punkter med middels skredfaktor.</p>
Vestfold	<p>Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet er utenfor akseptabelt nivå, og det anses å være mest hensiktsmessig at rammetilskudd fokuseres på reduksjon av vedlikeholdsetterslep når skredpunktsikringsbehovet kan ivaretas gjennom investeringsmidler.</p>
Telemark	<p>Gitt det betydelige etterslepet på fylkesveinettet i Telemark, med tilhørende opprustning- og investeringsbehov, samt begrenset økonomisk handlingsrom og stort slingringsmonn ved majoriteten av kostnads-vurderingene, anses det som mest hensiktsmessig å legge til grunn ambisjonen om å gjennomføre utbedringer på skredpunktene med skredfaktor > 3.0.</p> <p>I «NTP-planleggingsrammetabellen» er det lagt opp til at bruken av <i>midler fra eget budsjett til skredsikring på fylkesvei</i>, er investeringsmidler, og at rammetilskudd fokuseres på reduksjon av vedlikeholdsetterslep (<i>opprustning og fornying av fv.</i>). Dette vil være en fortsettelse av tidligere ført linje, hvor skredpunktsikringsbehovet har vært ivaretatt av investeringsmidler</p>
Agder	<p>Legger til grunn samme beløp på skredsikring i Scenarie1 og 2, men øker med 5 mill. kr i scenariet 3. Det betyr at en i hovedsak vil bruke ekstra midler til opprustning og fornying. Agder har utbedret de fleste skredutsatte punktene med høy/middels skredfaktor. Det gjenstår kun et prosjekt på fv. 42 Valvika med middels høy skredfaktor. Tiltaket i på fv. 42 utgjør mer i kostnader enn det som blir fordelt i de ulike scenariene.</p> <p>Agder fylkeskommunen har ikke gjort helhetlige vurderinger av kost/nytte innenfor prioriteringer av vedlikehold på vei. Agder vurderer det likevel som økonomisk og miljømessig fornuftig å satse på utbedring av eksisterende infrastruktur fremfor nybygg når det er mulig.</p>
Rogaland	<p>Gitt de tre rammene som er forespeilt i oppdraget, og den egeninnsatsen Rogaland fylkeskommune har planlagt for, kan Rogaland eliminere følgende antall skredpunkter med høy og middels skredfaktor: Ramme 1, 16 punkter; ramme 2, 18 punkter; ramme 3, 21 punkter. Dette av totalt 33 skredpunkter med høy og middels skredfaktor. I disse tallene er de skredpunktene som er prioritert i handlingsprogrammet med, og dem som har tunnel som tiltak A er prioritert med tiltak B.</p> <p>I Rogaland er det totale behovet for opprustning og fornying større enn behovet for skredsikring. Den overordnede prioriteringen mellom innsatsområdene reflekterer dette, i tillegg ligger det mindre opprustnings- og fornyingsoppdrag under drift og vedlikehold. fordelingen mellom opprustning og fornying og skredsikring er det lagt vekt på hvilke tiltak som har størst effekt på sikkerheten og fremkommeligheten på vegnettet. Det er de mest kritiske oppgraderingene som er prioritert først, sammen med de</p>

Fylke	Innspill/kommentarer
	<p>mindre oppgraderingene som gjør at en vil unngå større investeringer senere.</p> <p>Innen opprustning og fornying vil NTP-midlene bidra til å redusere etterslepet på vedlikehold. Ettersom kartleggingsarbeidet av vedlikeholdsetterslepet ikke er ferdigstilt er det per nå ikke mulig å si hvor stor effekt de ulike rammenivåene vil gi på etterslepet.</p>
Vestland	<p>Hovedutvalget for samferdsel og mobilitet vedtok 23. september 2020 at samtlige midler i rammetilskuddet som gjeler skredsikring skal gå til skredsikring i fylkeskommunen. Ramme 1, 2 og 3 er fordelt med samme prosenten til «opprusting og fornying av fv.» og «skredsikring på fylkesvei.» som i grønt hefte. Liste over skredpunkt i Vestland fylkeskommune som kan elimineres i perioden med midlene prioritert i tabell 1 er vedlagt.</p> <p><i>«Utvalet for Samferdsel og mobilitet meiner at tiltak i investeringsbudsjettet som går til opprusting og fornying bør reknast som eigne midlar.»</i></p>
Møre og Romsdal	<p>Politisk vedtak i fylkesutvalget om prioriteringene. «Dagens metoder for vurdering av samfunnsøkonomisk nytte er ikke egnet til ei prioritering mellom skredsikring og vedlikehold av fylkesveinettet, jf. rapport R0801 fra Møreforskning AS».</p> <p>Innenfor de foreslåtte rammene vil fylket ikke kunne prioritere nye skredsikringstiltak i perioden 2025 – 2029. Midlene vil gå til ferdigstilling av Korsmyra- Indreeide. I perioden 2030-2035 prioriteres enten Trollstigen (stort prosjekt) eller 3 mindre prosjekter (Reinshammaren, Sildesteinen, Stigflåfonna i gjeldende plan). I samsvar med politiske vedtak er det ikke lagt inn egne midler til skredsikring i perioden 2025 – 2036. Fylket sitt investeringsprogram går i hovedsak til opprustning og fornying.</p> <p>Fylkeskommunen understreker dilemma der skredsikringsmidler er avgrenset og midler til vedlikeholdsetterslep blir for lite til at det monner. Fylkeskommunen svarer likevel på bestillingen og foreslår en prosentvis fordeling mellom skredsikring og opprusting/fornyning av fylkesvei på 25/75. Det betyr at det er kun statlige midler som prioriteres til skredsikring, ingen egne midler.</p>
Trøndelag	<p>Trøndelag har forskuttert 923 mill. kr av fremtidige skredsikringstilskudd gjennom låneopptak. Fylkeskommunen har satt av årlig 37 mill. kr til å betale lån. I tillegg er det årlig satt av 6 mill. kr av egne midler til skredsikring.</p> <p>«Den samfunnsøkonomiske nytten har blitt tatt ut tidligere fordi Trøndelag fylkeskommune har hatt den nevnte ekspansive politikken. En kan si at den samfunnsøkonomiske nytten dermed er større enn dersom forskutteringen ikke hadde funnet sted. Gjennom at en del av disse kredsikringstiltakene er gjennomført sammen med øvrige fylkesvegprosjekt har den totale samfunnsnytt blitt ytterligere forbedret, belastningen på lokalsamfunn har blitt lavere og prosjektene mer kostnadseffektive»</p> <p><i>Fylket har ingen god metode for å vurdere disse to opp imot hverandre. Men hvis vi skal gjøre en vurdering av disse to opp imot hverandre, er det liten tvil om at det er vedlikeholdsetterslepet som antakelig medfører mest kostnader</i></p>

Fylke	Innspill/kommentarer
	<p><i>for samfunnet i det daglige. Både når det gjelder ivaretagelse av vegkapital og antatte kostnader for samfunnet, vurderes reduksjon av vedlikeholdsetterslep som viktigere enn skredsikring.</i></p> <p>TRFK mener at begge områder er viktig. I en prioritering mellom skredsikring og vedlikeholdsetterslep, vurderes det som mer lønnsomt å ta igjen vedlikeholdsetterslep enn å redusere antall skredpunkt med middels prioritet. Ut over det har vi lite forutsetninger for å si at dagens brøk bør endres, eller flyttes i favør av skredsikring.</p> <p>Midler fra eget budsjett vist i tabell 9 for alle rammenivå er basert på Trøndelag fylkeskommunes økonomiplan 2023-2026.</p>
Nordland	<p>Nordland fylkeskommune bruker i 2023 i overkant av 1 mrd. kr til investeringer på fylkesveinettet. En betydelig andel av dette går til mindre oppgraderingsprosjekter på fylkesveinettet, slik som forsterkning og nivåheving av veier med dårlig standard. Ettersom det i bestillingen oppfattes slik at det er snakk om vedlikeholds- og oppgraderingstiltak, er disse midlene inkludert i scenariene.</p> <p>Nordland fylkeskommune ønsker ikke øremerking av midler til skredsikring og opprusting og fornying, men at det tildeles en ramme og at de fordeler midler selv etter årlige prioriteringer. Lokal handlefrihet sikrer også fleksibilitet dersom det oppstår situasjoner hvor man har behov for å omdisponere midler. I fordeling av midlene i de ulike scenariene, er den fordelingen beholdt på samme prosentvise nivå som i dag.</p> <p>Nordland fylkeskommune bruker i mindre grad detaljerte samfunnsøkonomiske beregninger i disse prioriteringene. For skredsikringstiltakene skyldes dette blant annet at prosjektene ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomme. Flere av de mest skredutsatte strekningene går langs fylkesveier med lave trafikk tall og lite næringsaktivitet, men hvor alternativet til skredsikring kan bli at veien blir stengt og stedet avfolket. For prioritering av midler til vedlikehold ville det vært en for ressurskrevende oppgave å gjøre samfunnsøkonomiske beregninger for prioritering av tilgjengelige midler.</p>
Troms	<p>Basert på en fordeling 70/30 for Troms av de skisserte rammene mellom fornying og skredsikring, vil dagens planlagte satsing på både fornying og skredsikring kunne styrkes.</p> <p>Hvis man tar utgangspunkt i å sikre flest mulig med A-tiltak i en 12-årsperiode, er det mulig å sikre 34 punkt med ramme 1 og 2, eller 36 punkt med ramme 3, gitt at man starter med skredpunktene med lavest pris for A-tiltak.</p>
Finnmark	<p>Basert på en fordeling 50/50 for Finnmark av de skisserte rammene mellom fornying og skredsikring, vil dagens planlagte satsing på både fornying og skredsikring kunne styrkes.</p> <p>Hvis man tar utgangspunkt i å sikre flest mulig med A-tiltak i en 12-årsperiode, er det mulig å sikre 17 punkt med ramme 1 og 2; eller 21 punkt</p>

Fylke	Innspill/kommentarer
	med ramme 3, gitt at man starter med skredpunktene med lavest pris for A-tiltak.

12.2 KARTLEGGING AV TILSTAND/FORFALL PÅ FYLKESVEI

I Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033, Prop. 1 S (2021-2022) og tildelingsbrevet til Statens vegvesen for 2022 er kartlegging av tilstanden på fylkesveiene omtalt. I tildelingsbrevet for 2022 skriver Samferdselsdepartementet:

«I Hurdalsplattformen blir det signalisert at regjeringen ønsker å utarbeide en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier i samarbeid med fylkeskommunene. Samferdselsdepartementet vil ev. komme tilbake til Statens vegvesen med et oppdrag, herunder omfang, tidshorisont og etatens rolle i et slikt arbeid.»

I supplerende tildelingsbrev nr. 2 (15. mars 2022) ble oppdraget med å koordinere kartlegging av tilstanden på fylkesvei gitt. Samferdselsdepartementet skriver:

«Vi ber Statens vegvesen om å gå i dialog med fylkeskommunene for å finne frem til hensiktsmessige felles prinsipper og metode for gjennomføring av kartleggingen. Statens vegvesen skal ha en rådgivende og samordnende rolle overfor fylkeskommunene i dette kartleggingsarbeidet. Etaten skal ikke på eget initiativ vurdere fylkeskommunale prioriteringer. Statens vegvesen må sikre god kvalitet og konsistens i datainnhenting.»

Statens vegvesen i samarbeid med fylkeskommunene har utarbeidet en rapport som svar på bestillingen (vedlegg 7). Fylkeskommunene har i tillegg laget et eget notat som gir en bredere beskrivelse av utfordringene knyttet til det fylkeskommunale veinettet. Notatet er sendt til Samferdselsdepartementet fra KS og kan leses her: [Nasjonal transportplan 2025-2036: Vedlikeholdsetterslepet på fylkesvei langt dyrere å redusere \(ks.no\)](#)

Det er gjennomført tre ulike beregninger:

- Metode 1 baserer seg på Motivberegnet behov (uten utskifting av tyngre tunnelutstyr) og regnskapstall for vedlikehold. Denne metoden tar kun hensyn til det som er regnskapsført som vedlikehold. Behovsvurderingen inkluderer ikke utskifting av tyngre tunnelutstyr, som bl.a. omfatter vann og frostsikring, transformatorer, kabler, jording og fordelingstavler, ventilasjon og lysarmatur.
- Metode 2 baserer seg på motivberegnet behov (inkl. utskifting av tyngre tunnelutstyr) og regnskapstall for vedlikehold og mindre utbedringer. Denne metoden inkluderer det som er regnskapsført som mindre utbedringer i sin helhet. Behovsvurderingen inkluderer utskifting av tyngre tunnelutstyr, som beskrevet over.
- Metode 3 baserer seg på Motivberegnet behov (inkl. utskifting av tyngre tunnelutstyr) og regnskapstall for vedlikehold og 50 pst. av mindre utbedringer. Denne beregningsmetoden ble inkludert i analysen fordi ikke alle tiltak regnskapsført som mindre utbedringer nødvendigvis reduserer vedlikeholdsetterslepet. Eksempler kan være utbedring av kurver, breddeutvidelser og andre mindre utbedringer f.eks. knyttet til sideterreng. Slike tiltak

forbedrer den generelle veistandarden, men reduserer isolert sett ikke vedlikeholdsetterslepet.

Resultater

Beregningsmetode 1

Resultatene er vist i tabellen under. Med denne beregningsmetoden er samlet vedlikeholdsetterslep økt med om lag 18 pst. sammenlignet med det opprinnelige kartleggingen [4]. Den relative økningen er størst for Rogaland (37 pst.), Vestfold og Telemark (32 pst.) og Trøndelag (30 pst.). Det er en økning i beregnet vedlikeholdsetterslep for alle fylker.

Tabell 12.5 Beregnet vedlikeholdsetterslep pr. fylke med beregnet med metode 1, MOTIV-beregnet behov (uten utskifting av tyngre tunnelutstyr) og regnskapstall for vedlikehold. Endring fra 2014. 2024-kr

Vedlikeholdsetterslep fylkesveier – Beregningsmetode 1		Mill. 2024-kr	
Fylke	1. januar 2014	Endring 2014-2021	1. januar 2022
Viken	9 146	1 819	10 964
Innlandet	5 491	785	6 274
Vestfold og Telemark	6 376	2 054	8 430
Agder	6 504	1 249	7 753
Rogaland	3 896	1 443	5 339
Vestland	16 858	2 481	19 339
Møre og Romsdal	8 968	1 592	10 561
Trøndelag	6 135	1 826	7 961
Nordland	12 607	1 841	14 449
Troms og Finnmark	12 574	620	13 194
Alle fylker	88 555	15 709	104 263

Beregningsmetode 2

Resultatene er vist i tabellen under. Med denne beregningsmetoden er samlet vedlikeholdsetterslep økt med om lag 6 pst. sammenlignet med det opprinnelige kartleggingen. Den relative økningen er størst for Rogaland (31 pst.), Vestfold og Telemark (16 pst.) og Vestland (15 pst.). Alle fylker med unntak av Vestland får lavere beregnet vedlikeholdsetterslep med denne beregningsmetoden. Viken, Innlandet og Møre og Romsdal får også en liten reduksjon i beregnet vedlikeholdsetterslep. Dette skyldes at fylker med få eller ingen tunneler får et beregnet vedlikeholdsbehov som er omtrent det samme som ved beregningsmetode 1, mens regnskapstallene inkluderer mindre utbedringer. Vestland har mange tunneler på fylkesveinettet, og får dermed en relativt høy økning i beregnet vedlikeholdsbehov når utskifting av tyngre tunnelutstyr inkluderes.

Tabell 12.6 Beregnet vedlikeholdsetterslep pr. fylke med beregnet med metode 2, MOTIV-beregnet behov (inkl. utskifting av tyngre tunnelutstyr) og regnskapstall for vedlikehold (2014-2021) og mindre utbedringer (2014-2019). Endring fra 2014

Vedlikeholdsetterslep fylkesveier – Beregningsmetode 2		Mill. 2024-kr	
Fylke	2. januar 2014	Endring 2014-2021	2. januar 2022
Viken	9 146	- 529	8 617
Innlandet	5 491	- 984	4 506
Vestfold og Telemark	6 376	1 017	7 393
Agder	6 504	905	7 410
Rogaland	3 896	1 197	5 095
Vestland	16 858	2 514	19 372
Møre og Romsdal	8 968	- 14	8 955

Trøndelag	6 135	394	6 529
Nordland	12 607	269	12 875
Troms og Finnmark	12 574	494	13 069
Alle fylker	88 555	5 262	93 820

Beregningsmetode 3

Resultatene er vist i tabellen og figuren under. Med denne beregningsmetoden er samlet vedlikeholdsetterslep økt med om lag 15 pst. sammenlignet med det opprinnelige kartleggingen [4]. Den relative økningen er størst for Rogaland (44 pst.), Vestfold og Telemark (26 pst.) og Trøndelag (25 pst.). Resultatene for denne beregningsmetoden ligger for alle fylker mellom resultatene for beregningsmetode 1 og 3.

Tabell 12.7 Beregnet vedlikeholdsetterslep pr. fylke med beregnet med metode 3, MOTIV-beregnet behov (inkl. utskifting av tyngre tunnelutstyr) og regnskapstall for vedlikehold (2014-2021) og 50 % av mindre utbedringer (2014-2019). Endring fra 2014

Vedlikeholdsetterslep fylkesveier – Beregningsmetode 2	Mill. 2024-kr		
	3. januar 2014	Endring 2014-2021	3. januar 2022
Viken	9 146	813	9 957
Innlandet	5 491	-82	5 407
Vestfold og Telemark	6 376	1 632	8 008
Agder	6 504	1 275	7 781
Rogaland	3 896	1 697	5 594
Vestland	16 858	3 363	20 220
Møre og Romsdal	8 968	1 183	10 151
Trøndelag	6 135	1 537	7 672
Nordland	12 607	1 265	13 872
Troms og Finnmark	12 574	870	13 872
Alle fylker	88 555	13 553	102 107

Innspill fra fylkeskommunene

KS og fylkeskommunene har i fellesskap laget et eget notat som beskriver utfordringene på dagens fylkesveinett, inkludert forhold knyttet til vedlikeholdsetterslep. I notatet omtales blant annet begrensningene i metoden som ble valgt for å estimere vedlikeholdsetterslepet, som er dokumentert i dette notatet. Dette er blant annet illustrert ved å henvise til egne kartlegginger foretatt i enkelte fylkeskommuner (Rogaland og Møre og Romsdal), hvor resultatet av kartleggingene viser et etterslep som er betydelig høyere enn resultatene i den skjematiske oppdateringen som dokumenteres i dette notatet. Fylkeskommunenes eget notat inneholder i tillegg beskrivelse av generelle utviklingstrekk for fylkesveinettet og utdypende faktaark for hver enkelt fylkeskommune.

Diskusjon og konklusjon

Avhengig av valgt metode viser analysen som er dokumentert i denne rapporten at vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene har økt med 5 – 20 pst. i perioden 2014 – 2021 (målt i faste kroner), og at det samlet beløper seg til i størrelsesorden 95-105 mrd. 2024-kroner.

Som tidligere påpekt er det stor usikkerhet knyttet til estimat av vedlikeholdsetterslep uttrykt i kroner, dvs. som et samlet økonomisk behov. Dette gjelder tidligere kartlegginger, men også i høyeste grad den skjematiske fremskrivingen som er presentert i dette dokumentet. Kartleggingen av vedlikeholdsetterslepet som ble gjennomført som en del av det forberedende arbeidet til NTP

2014 -2023 baserte seg i stor grad på selvstendige vurderinger gjort av erfarne fagpersoner i Statens vegvesen. Kostnadsoverslagene var basert på bruk av beste tilgjengelige kunnskap om tilstand, aktuelle strategier for valg av tiltak og tilhørende kostnader. Usikkerheten i kostnadsestimatene ble i rapporten estimert å være så stor som 45 pst. for enkelte veiobjekter, for eksempel tunneler. I ettertid har de faktiske erfaringene vist at usikkerheten sannsynligvis var enda større. Dette gjelder for eksempel utbedring av tunneler, hvor gjennomføringen av tunneloppgraderingsprogrammet på riksveier så langt gradvis har blitt stadig mer kostbart sammenlignet med de opprinnelige kostnadsanslagene. Det er grunn til å tro at det samme gjelder for fylkesveiene.

Hensikten med tidligere kartlegginger av vedlikeholdsetterslepet har vært å skaffe til veie et samlet estimert økonomisk behov, for å synliggjøre størrelsesorden på utfordringene knyttet til forfall som skyldes manglende vedlikehold over lang tid. Det var poengtert at kartleggingene ikke omfattet konkretisering av strategier for gjennomføring eller prioriteringer av tiltak. Et annet viktig moment er at kartleggingen på fylkesveinettet ikke var supplert av en utredning av det samlede utviklings- og investeringsbehovet.

12.3 EVALUERING AV TØMMERPOSTEN

Statens vegvesen foreslo i vårt svar på prioriteringsoppdraget at tilskuddsordningen for tømmertransport (post 64) skulle utgå. Nedenfor følger en oppdatert vurdering etter at Statens vegvesen har gjennomført en evaluering av ordningen.

I Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 ble det lagt til grunn en tilskuddsordning som retter seg mot flaskehals for tømmertransport på fylkesveiene med en ramme på 50 mill. kr årlig over en periode på seks år. Midlene skulle bidra til en funksjonell og effektiv tømmertransport gjennom å forsterke bruer på fylkesvei som ikke tåler 60 tonn totalvekt.

Tilskuddsposten ble opprettet i 2019 og det ble bevilget 25 mill. kr til ordningen samme år. I løpet av 2019 ble det utarbeidet et bruprogram i samarbeid med fylkeskommunene og aktører i skog- og tømmerindustrien. Bruprogrammet ble utarbeidet i tiden med sams veiadministrasjon. Statens vegvesen hadde dermed oversikten over de fylkeskommunale bruene, samt fagkompetansen til å beregne kostnader ved forsterkningstiltakene. Bruprogrammet ble i første runde laget for årene 2020-2021, og hadde en økonomisk ramme på til sammen 146 mill. kroner. Programmet besto av 30 bruer.

I 2019 ble det gitt tilsagn til prosjekter for 22,5 mill. kr. Det ble kun utbetalt 8,5 mill. kroner i løpet av året da prosjektene ikke var ferdigstilt. Posten var ikke overførbar, og mindreforbruket på 14 mill. kroner ble ikke videreført til neste års budsjett.

I 2020 fikk posten stikkordet «kan overføres». Det ble bevilget til sammen 34,3 mill. kr på post 64 (etter RNB). Midler i RNB gikk til å dekke resterende forpliktelser fra 2019. Selv om midler kunne overføres, var det ingen tilsagnsfullmakt knyttet til posten. Uten tilsagnsfullmakt var det ingen anledning til å gi tilsagn utover budsjettåret, og siden ingen av prosjektene kunne gjennomføres innenfor budsjettåret, ble det ikke gitt tilsagn til nye prosjekter i 2020. Mindreforbruket på posten i 2020 var på 29,4 mill. kr.

I 2021 ble det bevilget 20 mill. kr, samt at det ble gitt 20 mill. kr i tilsagnsfullmakt. Statens vegvesen hadde da en gjennomgang med fylkeskommunene om hvilke av de 30 bruene som kunne startes i 2021. Det ble gitt tilsagn til oppstart av totalt 9 bruprosjekter med total tilskuddsramme på 66,5 mill.

kr, fordelt med 46,9 mill. kr i 2021 og 19,6 mill. kr i 2022. Fordelingen mellom de to årene var basert på fylkeskommunenes fremdriftsplaner der det var forutsatt at alle prosjektene skulle slutføres i løpet av 2023. Mindreforbruket i 2021 var på 38,1 mill. kr.

I 2022 ble det bevilget 20,5 mill. kr, samt gitt en tilsvarende tilsagnsfullmakt. Midlene var allerede bundet opp i tilsagnene gitt i 2021, og det ble dermed ikke gitt nye tilsagn dette året. Av ni bruer som fikk tilsagn i 2021 er seks bruer rapportert ferdigstilt per 31. august 2023. Det største utbedringsprosjektet som fikk tildeling i 2021 nærmet seg ferdigstilling i 2023, mens for et annet stort prosjekt har det kun påløpt prosjekteringskostnader i løpet av 2021 og 2022. Mindreforbruket på posten i 2022 var på 30,2 mill. kr.

I 2023 ble det opprinnelig bevilget 21 mill. kr med tilsvarende tilsagnsfullmakt. Det ble gitt tilsagn til åtte bru-prosjekter i programmet, med forutsatt oppstart i 2023 og ferdigstilling i 2024 (en bru har ferdigstilling i 2025). Det er gitt tilsagn på 32 mill. kr til sammen, hvorav 15,5 mill. kr skulle utbetales i 2023. Status pr. 31. august 2023 er at det er regnskapsført kostnader på kun to av de åtte prosjektene. Det forventes også mindreforbruk i 2023.

Totalt for årene 2019 til og med 2022 har det i snitt vært et årlig mindreforbruk på posten med 66 pst.

Tabell 12.8 Midler til disposisjon for de ulike årene og avvik mellom midler til disposisjon og regnskap for året. Mill. kr (løpende kroner)

År	Til disposisjon for året. mill. kr	Avvik til disp. og regnskap for året, mill. kr	Avvik til disp. og regnskap for året, prosent
2019	22,5	-8,5	-38 %
2020	34,3	-29,4	-86 %
2021	49,4	-38,1	-77 %
2022	48,6	-30,2	-62 %

Status for de 30 bruene innenfor bru-programmet per 31. august 2023:

- 7 bru-prosjekter er ferdigstilt
- 2 bruer med tilsagn gitt i 2021 er ikke ferdigstilt. Det ene er ikke påbegynt
- 8 bruer med tilsagn gitt i 2023 er ikke ferdigstilt
- 4 bruer er rapportert godkjent for BK 10/60 finansiert med egne midler eller via andre tiltak enn forsterkning
- 2 bruer er av ulike årsaker ikke lenger aktuell for forsterkning
- 7 bruer har foreløpig ikke fått tilskudd

Av de 7 bruene som ikke har fått tilskudd, er det ett prosjekt med kostnadsanslag på til sammen 26,4 mill. kr med en fordeling på 5 mill. kr i 2024 og 21,4 mill. kr i 2025. De gjenværende seks bruene har en kostnadsramme på 15,3 mill. kr til sammen. Vi er ikke kjent med om forsterkning av disse kan startes i 2024. Trolig vil bru-programmet være ferdigstilt kort etter inngangen til planperioden, selv med noen forsinkelser.

Vurdering

Statens vegvesen konstaterer at en slik type tilskuddsordning må ha stikkordet «kan overføres», samt en tilstrekkelig tilsagnsfullmakt for å kunne fungere. Allikevel ser vi at mindreforbruk i årene etter fullmaktene kom på plass, fremdeles er vesentlig.

Erfaringene med tilskuddsordningen er at de aller fleste av de fylkeskommunale prosjektene blir vesentlig forsinket i forhold til forutsatt fremdrift. Statens vegvesen kjenner ikke årsakene til alle forsinkelser i prosjektene. En antagelse er at fylkeskommunene oppgir at prosjektene er mer modne og klare for oppstart enn det som er tilfelle. Dette for å sikre seg tilskuddsmidlene til sine prosjekter. Det kan også være at det ikke prioriteres å settes av tilstrekkelig med ressurser i gjennomføringen, da fylkeskommunene vet at de uansett er sikret midler frem i tid gjennom den overførte bevilgningen.

Statens vegvesen opplever at prognosene som rapporteres gjennom året er lite realistiske, og at det ved årets slutt er langt lavere fremdrift enn det som fremkommer fra prognosene. Dette gjør det krevende for oss som forvalter å gi innspill i de ulike budsjettprosessene. Vi erfarer at det er vanskelig å få fylkeskommunene til å rapportere prognoser. Vår antagelse er at fylkeskommunene ikke legger mye arbeid i å oppdatere sine prognoser, eller at fylkeskommunene ikke ønsker å opplyse om forsinkelser av frykt for at midler trekkes tilbake.

Ordningen innebærer betydelige administrasjonskostnader, både for fylkeskommunene, oss som forvalter og for departementet i form av rapporteringer på avvik i prognoser og fremdrift, samt rapportering på fullmakter. Sett opp mot størrelsen på den årlige bevilgningen mener vi at dette ikke kan forsvares.

Tilskuddsordningen er en snever ordning, knyttet opp mot en bestemt næring. Det er ikke gitt at trelastnæringens behov sammenfaller med det øvrige samfunnets behov, noe som innebærer at midlene ikke nødvendigvis brukes på den måten som er best for samfunnet. Vi antar at det i fylkeskommunene er store behov som kan være minst like hensiktsmessig å prioritere foran oppgradering av bruer. Så lenge midlene gis som et øremerket tilskudd, har ikke fylkeskommunene anledning til å omdisponere midlene.

Dialog med bransjen viser at trelastnæringen synes ordningen er viktig og bør videreføres. Dette er ikke overraskende, da ordningen sikrer midler til tiltak som fremmer deres interesser. Gis midlene derimot som frie inntekter i rammetilskuddet til fylkeskommunene, er det ikke gitt at alle brutiltakene blir prioritert.

Bruprogrammet ble utarbeidet mens Statens vegvesen hadde sams veiadministrasjon. Det vil si at det var våre ansatte under sams som vurderte aktuelle tiltak og laget kostnadsoverslag. Dette var en relativt omfattende jobb. Dersom det skal lages et nytt bruprogram, vil vi være avhengig av at fylkeskommunene selv utarbeider kostnadsoverslag og vurderer hva som er det billigste tiltaket for å kunne oppgradere den aktuelle brua til 64 (eller 74) tonn. Statens vegvesen vil ikke kunne kvalitetssikre grunnlagene fra fylkeskommunen, uten vesentlig bruk av ressurser. Det vil deretter også måtte foretas en prioritering mellom tiltakene som kan være krevende.

Anbefaling

Vår anbefaling knyttet til post 64 er at tilskuddsordningen avvikles når bruprogrammet er avsluttet. Vi foreslår at midlene deretter innlemmes i rammetilskuddet til fylkeskommunene, slik at fylkeskommunene selv kan bestemme hvilke tiltak som bør gjøres. Denne anbefalingen gjelder for

flere øremerkede tilskuddsordninger omtalt nedenfor. Tilskuddsordningen rettet mot forsterking av bruer på fylkesvei har etter vår oppfatning fungert dårlig. Få bruer i programmet er ferdigstilt, og det er store årlige forsinkelser. Dette kommer i tillegg til relativt store administrative kostnader på flere forvaltningsnivåer. Forsterking av bruer på fylkesvei for å sikre effektiv transport med tyngre kjøretøy som tømmertransport, er nyttig for næringen, og nyttig for samfunnet. Den finansielle organiseringen med tilskuddsordning har allikevel vært lite effektiv. Det mest nærliggende alternativet er å redusere administrative ledd og forvaltningskostnader og bevilge midlene i rammetilskuddet, enten gjennom en særskilt fordeling, eller via rammen til fylkesveikriteriet.

Forslag til innlemming i rammetilskuddet for post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene, Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport og Post 65 Tilskudd til fylkesveier

I vårt svar på prioriteringsoppdraget foreslo vi, i tillegg til post 64, at også post 65 Tilskudd til fylkesveier opphører og innlemmes i rammetilskuddet. I tillegg foreslår vi det samme for post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene. Dette har vi også foreslått tidligere.

Rammefinansiering av fylkeskommunale oppgaver innebærer at fylkeskommunene gis mulighet til selv å vurdere lokale behov og bestemme hvordan fylkeskommunens samlede oppgaver skal løses. Øremerkede tilskudd bryter med dette prinsippet og innebærer statlig detaljstyring og mindre handlefrihet for fylkeskommunen samt vesentlig større administrative kostnader, både for fylkeskommunene og staten, enn rammefinansiering. For enhver tilskuddsordning bør det derfor kunne begrunnes hvorfor tilskuddet må være øremerket og ikke kan gis som en del av de frie inntektene.

Vi mener at det ikke er tilstrekkelig grunn til at midlene i de ovennevnte ordningene bør øremerkes gjennom en tilskuddsordning. I alle ordningene gis tilskudd til kapasitets- eller nivåheving av etablerte fylkeskommunale tjenester, som er forutsatt dekket gjennom fylkeskommunenes ordinære budsjetter. For postene 61 og 65 er det ikke mulig for forvalter å følge opp at midlene faktisk har bidratt til økt innsats til de formål de er tiltenkt, en såkalt lekkasjeeffekt. Det vil si at fylkeskommunene omprioriterer midlene til andre formål, slik at ressursbruken på området det gis tilskudd til, ikke øker like mye som fylkeskommunen mottar i tilskudd.

Med bakgrunn i dette mener vi midlene bør innlemmes i fylkeskommunenes inntektssystem.

1. Skredsikringsplan for riksvei
2. Arealregnskap for Statens vegvesens prosjekter
3. Supersider
4. Begrunnelse for valg av følsomhetsanalyser
5. Geografiske fordelingsvirkninger
6. Forfallskartlegging
7. Skredsikringsplan for fylkesvei