



Forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023

Vedlegg

Lønnsomhetsstrategi

Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2014-2023
Statens vegvesen Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

ntp.sekretariat@vegvesen.no
www.ntp.dep.no

Telefon 02030

LØNNSOMHETSSTRATEGI

Den tverretatlige gruppen for samfunnsøkonomiske analyser har hatt ansvar for arbeidet med lønnsomhetsstrategien.

Gruppens medlemmer har vært:

- Hans Otto Hauger (JBV), leder
- James Odeck (VD)
- Anne Kjerkreit (VD)
- Gina Temte (JBV)
- Frode Hammer (JBV)
- Therese Skåtun (JBV)
- Knut Fuglum (Avinor)
- Øystein Linnestad (KV)
- Cedric Baum (KV)

De seks første på listen har hatt ansvar for å utarbeide utkastet til Lønnsomhetsstrategien.

Lønnsomhetsstrategi

I lønnsomhetsstrategien er investeringsprosjektene rangert og prioritert kun etter netto nytte per budsjettkrone. Den økonomiske rammen for arbeidet med strategien er satt lik nivået på investeringer til store prosjekter i planteknisk ramme inklusive bompenger. Prosjekter som er vedtatt startet opp, ansees som bundet både i lønnsomhetsstrategien og i prioritering i planforslaget innenfor planteknisk ramme. Disse er i lønnsomhetsstrategien håndtert likt med tilsvarende prosjekter innenfor planteknisk ramme. Totalt inklusive bindinger er det satt ev en ramme i perioden 2014 - 2023 på 66 mrd.¹ kroner til store prosjekter. Av dette utgjør bindingene på veg og jernbane 19 mrd. kroner, og de bundne prosjektene har en negativ netto nytte på 10 mrd. kroner. Den resterende delen av rammen (frie midler) på 49 mrd. kroner, gir en netto nytte på 37 mrd. kroner dersom lønnsomhetsstrategien legges til grunn og -9 mrd. kroner ved prioriteringene i planteknisk ramme. Dette betyr at samfunnet får igjen 46 mrd. kroner mer i netto nytte dersom lønnsomhetsstrategien legges til grunn framfor prioritering på grunnlag av den plantekniske rammen. Det er imidlertid viktig å presisere at det er flere faktorer som i dag ikke er verdsatt i kroner og øre og dermed ikke er tatt hensyn til i lønnsomhetsstrategien. I tillegg mangler det (pr. 23.2.2012) beregnede virkninger for noen prosjekter prioritert innenfor planrammen.

¹ Statlig andel + bompenger.

1. Strategi som maksimerer samfunnsøkonomisk netto nytte (NN)

Statens vegvesen og Jernbaneverket har anbefalt en prioritering av midlene innenfor ulike rammenivå, henholdsvis planteknisk ramme og endringer i denne på -20 pst, +20 pst og +45 pst. For å vurdere prioriteringen innenfor planteknisk ramme, kan det være nyttig å se denne opp mot et alternativ der prioriteringen skjer utelukkende på grunnlag av beregnet samfunnsøkonomisk lønnsomhet. I dette notatet presenteres en slik alternativ strategi kalt *lønnsomhetsstrategi*.

I lønnsomhetsstrategien rangeres prosjektene kun etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet i den utstrekning den økonomiske rammen tillater. Lønnsomhetsmålet er netto nytte pr. budsjettkrone (NNB), som viser hvor mye samfunnet får igjen pr. budsjettert krone over det offentlige budsjettet. Strategien består av de prosjekter som gir størst prissatt samfunnsøkonomisk lønnsomhet, når det er tatt hensyn til bindinger og forhåndsbestemte minimumskrav. Lønnsomhetsstrategien sammenliknes med prioritering innenfor den plantekniske rammen.

Resultatene viser at lønnsomhetsstrategien for veg og bane gir høyere netto nytte enn det som følger av prioritering innenfor den plantekniske ramme. Dette skyldes blant annet at en i prioriteringene innenfor den plantekniske rammen tar hensyn til NTP 2010-2019 og hovedmål og etappemål som ligger i målstrukturen. Hovedtyngden av prosjekter som inngår i lønnsomhetsstrategien, er vegprosjekter.

Programområdetiltakene er i større grad rettet mot å gjennomføre lovpålagte oppgaver som for eksempel å tilfredsstille forurensningsforskriften og for å bygge opp under overordnede mål blant annet med hensyn på universell utforming, andre miljøtiltak, å redusere antall hardt skadde og drepte etc. Dette er oppgaver som må gjennomføres selv om de ikke alltid er samfunnsøkonomisk lønnsomme. Det er derfor valgt å holde programområdetiltakene utenfor lønnsomhetsstrategien.

1.1. Prosjektene rangeres etter netto nytte per budsjettkrone (NNB)

Samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter er prosjekter med positiv NNB. I lønnsomhetsstrategien rangeres investeringsprosjektene etter netto nytte per budsjettkrone. Prosjektet med høyest NNB rangeres først, prosjektet med nest høyest NNB kommer på andre plass og så videre. Slik rangeres prosjektene etter NNB inntil det ikke finnes flere prosjekter med positiv NNB igjen, men likevel begrenset til det tilgjengelige budsjett. Positiv NNB innebærer at verdien av nytten av prosjektet gir mer igjen enn det offentliges budsjettutgifter til prosjektets formål. Dersom NNB eksempelvis er 0,8, betyr det at samfunnet får igjen 80 øre i tillegg til hver krone som er benyttet, og det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å gjennomføre prosjektet.

1.2. Noen prosjekter er avhengig av hverandre

Hvis størrelsen på nytten og/eller kostnader av et tiltak er betinget av at et annet prosjekt er bygget sier vi at det er avhengighet mellom de to prosjektene. Slike situasjoner kan forekomme for eksempel hvis bygging av et jernbaneprosjekt fører til lavere trafikk på et vegprosjekt. Hvis en slik situasjon oppstår, må prosjektenes lønnsomhet vurderes i sammenheng, Hvis ikke vil anslag på nytte og/eller kostnader være over- eller undervurdert.

Det er ikke foretatt noen vurdering av om slike avhengigheter eksisterer mellom prosjekter i lønnsomhetsstrategien, men analyser i forbindelse med NTP 2010 – 2019 viste at det generelt var liten avhengighet mellom prosjekter². Slike avhengigheter vil være størst i byprosjekter.

1.3. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet er ikke det eneste beslutningskriterium

Samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger er et sentralt element i alle samfunnsøkonomiske analyser. Imidlertid er det problematisk å sette verdier på en del virkninger. Det betyr at en del virkninger i realiteten blir satt lik null i en samfunnsøkonomisk lønnsomhetsvurdering.

Samfunnsøkonomiske analyser er videre bare ett av flere bidrag som legges til grunn ved anbefalinger innenfor den plantekniske rammen.

Problemer med å prissette alle virkninger er også noe av bakgrunnen for at Samferdsels- og Fiskeri- og kystdepartementet har utarbeidet en målstruktur som skal være en viktig premis for transportetatens anbefalinger. Derfor er det viktig at en i lønnsomhetsstrategien redegjør for både forutsetninger og hvilket utslag strategien har for andre viktige virkninger.

2. Lønnsomhetsstrategien fokuserer på store investeringstiltak

“Bundne” prosjekter rangeres ikke i lønnsomhetsstrategien, men deres kostnader inkluderes i investeringsrammen og påvirker dermed hvor mye frie midler som er tilgjengelig for prioritering. De bundne prosjektene omfatter både

- prosjekter som allerede er igangsatt, men som ikke ferdigstilles før 2014 (Statens vegvesen og Jernbaneverket), og
- prosjekter som har oppstartsvedtak for bygging før 2014 (Jernbaneverket)

I lønnsomhetsstrategien er midler til bundne prosjekter og midler til myndighetspålagte eller andre ufravikelige tiltak trukket fra investeringsrammen.

2.1 Det er gjennomført noen samfunnsøkonomiske vurderinger av drifts- og vedlikeholdstiltak

Det er kun investeringer, og altså hovedsakelig større investeringer, som inngår i lønnsomhetsstrategien. Jernbaneverket og Statens vegvesen har likevel gjort samfunnsøkonomiske vurderinger av drifts- og vedlikeholdsprosjekter. For Jernbaneverket vil fornyelser og intensivert vedlikehold av infrastrukturen kunne gi lavere variable kostnader på lengre sikt. En bedring i punktligheten på jernbanen som følge av økt vedlikehold kan også gi en overføring av trafikk fra veg til bane. Beregninger som Jernbaneverket har utført, viser at satsing på vedlikehold er lønnsomt. Driverne for lønnsomheten er særlig innsparingsmulighetene på korrektivt og forebyggende vedlikehold av linjen samt reduserte forsinkelseskostnader.

² TØI-rapport 931/2007

Statens vegvesen har gjennomført en vurdering av nivået i Håndbok 111 Standard for drift og vedlikehold og mener at nivået er det samfunnsøkonomisk optimale. Det vil si at en økning av ressursinnsatsen utover det som skal til for å overholde drifts- og vedlikeholdsstandarden ikke vil føre til en samfunnsøkonomisk forbedring.

2.2 Bompengeprosjekter behandles som andre prosjekter

Lønnsomheten av vegprosjekter er beregnet som om de er statlig finansiert, selv om det er kjent at noen av dem vil bli finansiert med bompenger. Det er problematisk å anslå hvordan bompengefinansiering vil kunne påvirke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten.

I utarbeidelse av lønnsomhetsstrategien beregnes NNB uten bompenger på alle prosjekter, med unntak av dem der det allerede foreligger en bompengeproposisjon. Siden bompenger vil påvirke trafikken og trafikantnyten på prosjektene, er dette en forenklet forutsetning. Samtidig vil budsjettkostnaden som er under brøkstreken når en beregner NNB, reduseres dersom prosjektet er bompengefinansiert. Hvordan NN og NNB påvirkes av forutsetningen om bompenger, vil avhenge av både størrelsen på bompengene og hvor stor andel av investeringene som finansieres av bompenger. Et eksempel: Ved store ferjeavløsningsprosjekter med høye investeringskostnader og dermed høye takster, vil bompengeinnkreving kunne føre til betydelig lavere NN sammenlignet med en beregning uten forutsetning om bompenger. På den annen side vil bompengebidraget redusere utgiftene over offentlige budsjetter, noe som vil øke NNB. Tilnærmingen som er tatt her, er en forenkling og resultatene må tolkes med forsiktighet.

Forventede bompengeinntekter er inkludert i den frie rammen til investeringer. Nærmere om dette nedenfor.

3. Investeringsramme for lønnsomhetsstrategien

Den økonomiske rammen for lønnsomhetsstrategien er satt lik nivået på frie midler for investeringer på store tiltak i planteknisk ramme inklusive bompenger. Prosjekter som er vedtatt startet opp anses som bundet både i lønnsomhetsstrategien og i prioriteringen innenfor planteknisk ramme. De frie midlene til investeringer i store prosjekter på veg (statlig andel + bompenger) er på 41 mrd. kroner. Jernbanens frie midler er på 8 mrd. kroner. Den totale rammen til frie midler for veg og jernbane brukt i lønnsomhetsstrategien til investeringer blir dermed 49 mrd. kroner. Frie midler sammensatt på denne måten inkluderer bompenger og bygger på en implisitt forutsetning om at bompenger kan brukes til jernbaneinvesteringer. Dette kan være problematisk. For denne lønnsomhetsstrategien er dette ikke noe problem, fordi det er få lønnsomme jernbaneprosjekter som inngår i lønnsomhetsstrategien, og disse bare i liten grad "spiser" av Statens vegvesens andel av de frie midlene.

4. Resultater av lønnsomhetsstrategien

Dersom en fri investeringsramme på 49 mrd. kroner legges til grunn, vil den frie prosjektporteføljen valgt etter prinsippene i lønnsomhetsstrategien gi et neddiskontert samfunnsøkonomisk overskudd på 37 mrd. kroner, jf. tabell 1 (3. kolonne). Porteføljen vil da omfatte 32 nye vegprosjekter, ett tiltak for persontrafikk på jernbane og en andel av godsstrategien for jernbane. Samtlige prosjekter som er med i porteføljen rangert etter

fallende netto nytte pr. budsjettkrone (NNB) er vist i vedlegg 1³. Der framgår det også at det er langt flere lønnsomme prosjekter som det ikke er rom for i en fri investeringsramme på 49 mrd. kroner. Totalt sett vil det være behov for 73 mrd. kroner dersom det skal investeres i alle samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter.

4.1 Sammenligning av virkninger av lønnsomhetsstrategien og anbefalingene fra Jernbaneverket og Statens vegvesen etter den plantekniske rammen

For å belyse forskjellen mellom effekten av anbefalingene etter den plantekniske rammen og lønnsomhetsstrategien er det foretatt en sammenlikning av de samfunnsøkonomisk prissatte virkningene og enkelte andre indikatorer.

Fordi flere vegprosjekter enn jernbaneprosjekter er samfunnsøkonomisk lønnsomme, viser resultatene av lønnsomhetsstrategien at 38,5 mrd. kroner av en fri investeringsramme på 49 mrd. utgjøres av vegprosjekter, mens 10,5 mrd. kroner utgjøres av jernbaneprosjekter. Etatenes anbefalinger innenfor den plantekniske rammen medfører at 41 mrd. kroner av rammen på 49 mrd. kroner brukes på store veginvesteringer, mens 8 mrd. kroner brukes på jernbaneprosjekter.

Tabell 1: Sammenlikning av effektene av en felles samfunnsøkonomisk lønnsomhetsstrategi og prioriteringer innenfor plantekniske ramme (i mill. 2011-kr.)

	Bindinger	Lønnsomhetsstrategi frie midler (49 mrd.)	Prioriteringer i plantekn. ramme – frie midler (49 mrd.)	Differanse virkninger (plantekniske ramme - lønnsomhet) (49 mrd.)
Statligandel investeringer + bompenger (mill. kr) 2014 – 2023	18 800	49 000	49 000	
Herav veg	7 300 ¹	38 500 ³	41 200 ⁵	
Herav bane	11 500 ²	10 500 ⁴	7 800 ⁶	
Netto nytte (mill. kr)	-10 400	36 900	-8 900	-45 800
Herav veg ³	4 900	34 000	-6 500	-40 500
Herav bane	-15 300	2 900	-2 400	-5 300
Endrede transportkostnader (mill. kr), veg og bane	31 300	74 000	25 500	-48 500
Endrete transportkostnader for distriktene (mill. kr), veg	1 900	36 000	10 300	-25 700
Endrete bedriftsøkonomiske kostnader for næringslivet, veg og bane (mill. kr);	12 000	26 000	12 000	-14 000
Redusert antall drepte og hardt skadde, veg	10	13	11	-2
Redusert antall drepte, Jernbane)	0,0	0,0	0,0	0,0
Redusert antall skadde, Jernbane	-2,2	-0,5	-0,1	0,4
Redusert antall drepte, overført trafikk (JBV))	0,7	0,4	0,2	-0,2
Redusert antall skadde, overført trafikk (JBV))	31,3	18,3	8,2	-10,1
Inngrep/nærføring i nasjonalpark/landskapsvernområde (daa), veg	0	0	0	0
Inngrep/nærføring i naturreservater (daa), veg og bane ⁷)	0	0/10	0	0/-10
Inngrep i dyrket mark (daa), veg	1 110	560	160	-400
Inngrep i dyrket mark (daa) bane ⁷)	30	0/260	0	0/-260
Redusert tonn CO ₂ -utslipp i åpningsåret (bane)	28 000	39 000	26 000	-13 000
Redusert tonn CO ₂ -utslipp i åpningsåret (veg)	24 000	64 000	-6 400	- 71 000

1) Beregnet virkninger av 13 mrd. kroner, 2) Beregnet virkninger av 20 mrd. kroner, 3) Beregnet virkninger av 38,5 mrd. kroner, 4) Beregnet virkninger av 10,5 mrd. kroner, 5) Beregnet virkninger av 31 mrd. kroner, 6) Beregnet virkninger av 7,5 mrd. kroner. 7) Avhengig av om hhv. baneparsellen Drammen – Kobbervik eller Nykirke – Barkåker blir bygget ut.

For de samfunnsøkonomiske virkningene (netto nytte og transportkostnader) betyr et positivt tall en økt nytte eller redusert kostnad, mens et negativt fortegn betyr en økt kostnad eller redusert nytte).

Tabell 1 (3. kolonne) viser at dersom en fri investeringsramme på 49 mrd. kroner legges til grunn, vil den frie prosjektporteføljen valgt etter prinsippene i lønnsomhetsstrategien gi et neddiskontert samfunnsøkonomisk overskudd på om lag 37 mrd. kroner.

Tabell 1 (4. og 5. kolonne) viser også at innenfor planrammen gir lønnsomhetsstrategien ca. 45 mrd. kroner høyere netto nytte enn de anbefalte prioriteringene etter den plantekniske rammen. Vi gjør oppmerksom på at Jernbaneverket rapporterer på *antall drepte og skadde*, mens Statens vegvesen rapporterer på antall drepte og *hardt skadde*. De rapporterte ulykkesendringene er dermed ikke sammenliknbare.

Forskjellen mellom lønnsomhetsstrategien og prioriteringene i den plantekniske rammen skyldes blant annet at en i lønnsomhetsstrategien har rangert jernbane- og vegtiltak avhengig av hvor lønnsomme tiltakene er utfra en “ensidig fokusering” på å maksimere netto nytte, og uavhengig av rammene til den enkelte etat. I tillegg er det beregnet virkninger av noe mindre av de frie prosjektene prioritert i plantekniske ramme enn i lønnsomhetsstrategien, da det ved ferdigstilling av lønnsomhetsstrategien fortsatt manglet virkningsberegninger av flere av de prioriterte prosjektene. Dette betyr at det er tydeliggjort virkning av mer frie midler i lønnsomhetsstrategien enn i prioriteringene innenfor planrammen, anslagsvis 10 mrd. kroner.

Tabell 2: Virkninger av lønnsomhetsstrategien dersom en forutsetter samme fordeling av ramme mellom jernbane og veg som innenfor plantekniske ramme

	Frie midler, samme fordeling som i planramme (49 mrd. kroner)
Statlig andel investeringer + bompenger (mill. kr)	49 000
Herav veg	41 200
Herav bane	7 800
Netto nytte (mill. kr)	36 600
Herav veg	34 700
Herav bane	1 900
Endrede transportkostnader veg og bane (mill. kr)	73300
Endrete transportkostnader for distriktene (mill. kr), veg	37 800
Endrete bedriftsøkonomiske kostnader for næringslivet veg og bane (mill. kr);	25 400
Redusert antall drepte og hardt skadde, veg	13
Redusert antall drepte, Jernbane	0,0
Redusert antall skadde, Jernbane	0,1
Redusert antall drepte, Overført trafikk (JBV)	0,2
Redusert antall skadde, Overført trafikk (JBV)	10,6
Inngrep/nærføring i nasjonalpark/ landskv (daa), veg	0
Inngrep/nærføring i nasjonalparl/landskv (daa) bane	0
Inngrep/nærføring i naturreservater (daa) bane	0
Inngrep/nærføring i naturreservater (daa), veg	0
Inngrep i dyrket mark (daa), veg	560
Inngrep i dyrket mark (daa), bane	0
Redusert tonn CO ₂ -utslipp i åpningsåret, veg	76 000
Redusert tonn CO ₂ -utslipp i åpningsåret, bane	35 000

Tabell 2 viser virkninger av lønnsomhetsstrategien dersom en forutsetter samme fordeling av ramme mellom transportformene som i planrammen, dvs. 8 mrd. kroner i frie midler til jernbane og 41 mrd. kroner til veg. For de samfunnsøkonomiske virkningene (netto nytte og transportkostnader), betyr et positivt tall en økt nytte eller redusert kostnad, mens et negativt fortegn betyr en økt kostnad eller redusert nytte).

Ved en slik fordeling av investeringsmidler og ved at Statens vegvesen og Jernbaneverket rangerer sine prosjekter hver for seg etter lønnsomhetskriteriet, vil de nye prosjektene ved en fri investeringsramme på 49 mrd. kroner gi et neddiskontert samfunnsøkonomisk overskudd på 37 mrd. kroner. Dette er noe lavere enn når rammen brukes til en samlet prioritering av alle veg- og baneprosjekter på bakgrunn av samfunnsøkonomisk lønnsomhet (37 mrd. kroner).

4.2 Virkning av strategiene med hensyn på transportkostnader, næringsliv og distriktene

Lønnsomhetsstrategien gir større reduksjoner i transportkostnader enn prioriteringene som er gjort etter plantekniske ramme. Differansen er 48,5 mrd. kroner. For distriktene og næringslivet gir lønnsomhetsstrategien reduserte transportkostnadsgevinster som er henholdsvis 26 og 14 mrd. kroner høyere enn innenfor prioriteringene i planrammen. Prioriteringene i den plantekniske rammen er imidlertid rettet mot å oppfylle målene i NTP. Dette gir ikke nødvendigvis like store beregnede samfunnsøkonomiske gevinster.

4.3 Virkningene av strategiene på miljøfaktorene

Lønnsomhetsstrategien fører til mye større inngrep i dyrket mark enn den plantekniske rammen på veg. På bane er forskjellene mindre, men avhenger i noen grad av hvilket utbyggingsalternativ som blir realisert, se punkt 4.5. Når det gjelder CO₂-utslipp fører lønnsomhetsstrategien til størst reduksjon.

4.4 Virkningene av strategiene på drepte og hardt skadde

Lønnsomhetsstrategien gir noe høyere reduksjon i antall drepte og hardt skadde enn prioritering innenfor den plantekniske rammen. Forskjellen er på to drepte og hardt skadde som følge av vegprosjektene. Etersom tallene er beheftet med usikkerhet, kan en anta at det ikke er noe forskjell mellom strategiene med hensyn på drepte og hardt skadde av vegprosjektene. For virkninger av jernbaneinvesteringene vises det til tabellene 1 og 2. Her ser vi at det er større forskjeller mellom prioriteringer innenfor planteknisk ramme og i lønnsomhetsstrategien.

4.5 Konklusjoner med hensyn til sammenligning av lønnsomhetsstrategien og den anbefalte strategien.

Lønnsomhetsstrategien gir høyere samfunnsøkonomisk gevinst enn anbefalingene innenfor planteknisk ramme. Dette resultatet er som ventet, etter som lønnsomhetsstrategien utelukkende bygger på virkninger som kan verdsettes i kroner og øre, mens prioriteringene i den plantekniske rammen også tar hensyn til faktorer som ikke er prissatte. Når det gjelder virkninger for drepte og hardt skadde på veg gir lønnsomhetsstrategien og prioritering innenfor planrammen omtrent de samme virkningene. Med hensyn på CO₂-utslipp, er prioriteringene i den plantekniske rammen mindre gunstige enn lønnsomhetsstrategien, mens

den plantekniske rammen er gunstigere med hensyn på inngrep i dyrket jord. Det er ikke registrert inngrep i naturreservater, nasjonalparker eller landskapsvernområder som følge av vegprosjektene, mens det medfører inngrep i naturreservat dersom baneprojektet Barkåker-Nykirke blir realisert.

Avviket i netto nytte mellom planteknisk ramme og lønnsomhetsstrategien er mindre for jernbaneprosjekter enn for vegprosjekter. Det skyldes i hovedsak at Jernbaneverket i sterkere grad enn Statens vegvesen har prioritert prosjektene etter deres samfunnsøkonomiske nytte.

Enkelte av de beregnede prosjektene i lønnsomhetsstrategien har dårligere plangrunnlag enn dem som er prioritert i etatenes planforslag, og det kan være større usikkerhet rundt disse beregningene.

Vedlegg 1: Beregnede virkninger av bindinger og frie midler i lønnsomhetsstrategien

Prosjektnavn	Anleggskostnad (2011-pris)	Stalig andel 2014- 2023	Annet 2014- 2023	Sparte transportkostnader (1000kr)	Sparte transp kostn for distriktene (1000kr)	Sparte bed,øk transp kostn for næringslivet (1000kr)	Netto nytte (1000kr)	Reduksjon i antall hardt skadde og drepte(veg)	Reduksjon i antall drepte (bane)	Reduksjon i antall skadde (bane)	Redusert utslipp CO2-ekvivalenter åpningsåret (tonn)	Inngrep/nærføring i nasjonalparker/landskv (daa)	Inngrep/nærføring i naturreservat (daa)	Inngrep/nærføring kulturminner (antall)	Inngrep/nærføring kulturmiljøer (daa)	Meget stor negativ konsekvens for naturmiljø (j/n)	Dyrket jord omdisponert (daa)
BINDINGER																	
Jernbane																	
Farriseidet - Porsgrunn	7 269 000			485 000		246 000	-6795000		0,2	9,1	5130			32	675		
Langset - Kleverud	4 229 000			416 000		193 000	-3881000		0	1,8	981						
Holm-nykirke	6 381 000			1 817 000		462 000	-4922000		0,1	4,1	3748						25
Ny grunnrutemodell	2 671 000			7 495 000		3 119 000	327000		0,3	14,1	17915						6
Veg																	
E6 Melleby - Momarken	0	155	0														
E18 Sydhavna	505	84	159														
Rv2 Kongsvinger - Slomarka	0	535	126	2 670	2 670	134 237	-1282642	1,07			3208						476
E18 Gulli - Langåker	0	664	269	5 393 600		2 598 600	3 333 300	3,10			14389						530
E39 Vågsbotn - Hylkje	0	165	0	1 387 089		486 681	1 059 642	0,18			3080						
E39 Lavik Ferjekai	0	73	0														
E134 Skjold - Solheim	0	50	70	369 328	369 328	140 562	240 026	0,08			-67						
Rv7 Sokna - Ørgenvika	0	670	140	3 125 100		661 700	2 263 336	1,07			9 815						
E6 Sentervege - Tonstad	451	0	73														
Rv706 Nidelv bru - Grilstad	2985	75	211														
E6 Minnesund - Labdalen	0	1340	620	1 858 893		-945 362	-1 186 434	3,23			-11 560						
Rv3 Åsta bru m tilknytninger	0	192	0	204 696	204 696	126 446	-43 863	0,20			894						
E136 Tresfjordbrua	0	278	93	1 318 370	1 318 370	689 177	589 719	0,12			3 977						
E205 Storskog - Hesseng	0	270	0	6 429	6 429	1 496	-85 034	0,00			-4						
SUM Virkninger							-10382950	9,06	0,6	29,1	51506	0	0	32	675	0	1037

Prosjektnavn	Anleggskostnad (2011-pris)	Akkumulert anleggskostnad	Sparte transportkostnader (1000kr)	Sparte transp kostn for distriktene (1000kr)	Sparte bed.ok transp kostn for næringslivet (1000kr)	Netto nytte (1000kr)	Netto nytte pr budsjettkrone - NNB	Reduksjon antall drepte og hardt skadde (veg)	Reduksjon antall drepte (bane)	Reduksjon antall skadde (bane)	Redusert utslipp CO2-ekvivalenter åpningsåret (tonn)	Inngrep/nærføring i nasjonalparker/landskv (daa)	Inngrep/nærføring i naturreservat (daa)	Inngrep/nærføring kulturminner (antall)	Inngrep/nærføring kulturmiljøer (daa)	Meget stor negativ konsekvens for naturmiljø (j/n)	Dyrket jord omdisponert (daa)
FRIE PROSJEKT... INNENFOR RAMME																	
E39 Hetland - Haukås - Apeland	220 000	220 000	711 903	0	241 088	597 700	2,70	0,3			-1169						
E39 Aksdal - Våg	180 000	400 000	408 516	0	111 629	342 432	2,13	0,4			-1063						
E10 Flakstadpollen	90 000	490 000	193 666	193 666	46 119	164 571	1,89	0,1			442						
E16 Oppheimsvatnet	30 000	520 000	74 312	74 312	26 911	52 027	1,83	0,0			-55						
Rv4 Nyttedal (Kjull - Åneby sør)	520 000	1 040 000	1 038 755	0	222 231	773 376	1,79	0,8			-4250						
E39 Drangsdalen - Heskestad	400 000	1 440 000	1 012 302	1 012 302	349 529	824 860	1,76	0,5			1043						
Rv22 Lillestrøm x159-Hovinhøgda	480000	1 920 000	1 028806	0	268049	793121	1,74	0,6			-2266						
Rv23 Dagslet - Linnos	1 460 000	3 380 000	3 453 522	0	1 252 705	1 717 466	1,57	0,3			-11276						
Tverrforb./E39 Ålgård - Hove 2010	587 635	3 967 635	1 448 145	0	445 578	946 430	1,49	0,3			-406						
E134 Ølensvåg vest - Våg	350 000	4 317 635	822 087	822 087	288 781	521 669	1,49	0,2			-1308						
E39 Rogfast	6 500 000	10 817 635	18 348 422	9 174 211	6 826 403	10 623 940	1,42	-0,9			11740						
Rv110 Simo - St.Croix	610 000	11 427 635	1 473 019	0	415 611	807 059	1,39	0,0			-1563						
E6 Preshussvingen - Korporals bru	104000	11 531 635	172650	172650	52186	111442	1,34	0,1			169	0	0	0	0	nei	40
E39 Storsheia - Runaskaret - Bue	210 000	11 741 635	296 470	0	106 802	264 651	1,19	0,4			354						
Rv110 Ørebekk-Simo	210 000	11 951 635	399 538	0	98 651	207 567	1,09	0,1			-980						
E16 Skaret - Rørvik	880 000	12 831 635	1 684 586	0	624 162	737 320	1,03	0,7			-9916						
Ev 18 Knapstad - Redtvedt	585 000	13 416 635	946127	0	360303	559281	0,92	0,5			-95						
Rv35 Hokksund-Åmot	1 600 000	15 016 635	2 540 868	0	999 947	1 094 877	0,87	1,1			-23137						
E39 Omlegging Helleland	598 520	15 615 155	998 510	499 255	361 784	582 256	0,83	0,6			959						
Rv 3 Ommangsvollen - Grundset	2 700 000	18 315 155	4 508 882	0	2 279 890	2 096 200	0,82	1,3			-5 603					nei	202
E16 Oppheim - Taulen	640 000	18 955 155	1 147 836	1 147 836	353 032	532 322	0,79	0,1			-505						
E6 Håggåtunnelen-Skjerdingsstad 2	1 204 938	20 160 093	1 676 599	0	617 683	933 145	0,77	1,3			595	0	0	0	0	nei	320
Gods, jernbane	7 500 000	29 054 895	1 981 000	1 981 000	1 981 000	1 856 000	0,76	0,2	0,2	10,70	34 599						
E39 X Fv 545 Meatjønn - Ådland bru	657 000	20 817 093	1 001 884	0	283 247	434 438	0,66	0,3			-1232						
E39 Omlegging Vikeså	501 802	21 318 895	656 302	656 302	219 499	310 984	0,62	0,6			-1070						
E16 Taulen - Løno	236 000	21 554 895	324 735	324 735	67 040	142 793	0,62	0,2			-789						
E134 Etne gr - Ølensvåg vest	520 000	29 574 895	645 325	645 325	162 123	293 893	0,58	0,5			-1630						
Rv 36 Skyggestein - Skjelbredstrand	204 400	29 779 295	313 084	0	118 439	126 012	0,57	0,1			-353						
E39 Lote-Hjelle	500 000	30 279 295	799 088	799 088	413 016	348 506	0,54	0,2			2682						
Rv22 Kjeller x fv120 - Lillestrøm	240 000	30 519 295	332 937	0	91 998	123 054	0,53	0,1			-584						
IC 1/2-times frekvens Oslo-Tønsberg (1)	2 849 000	33 368 295	2 958 000	1 155 000	1 068 000	0,49	0,2	0,2	0,2	7,1	4323	0/10	0/8				0/262
Rv 509Sørmevågen Nytt 2planskruss,	374 000	33 742 295	585 377	0	163 314	190 654	0,49	0,0			572						
E16 Blikkberg - Norekvål - Ænsmio	168 000	33 910 295	208 879	208 879	74 972	74 972	0,49	0,1			-636						
0,90*Hordfast	15 097 500	49 007 795	19 939 232	19 939 232	4 958 676	6 658 085	0,49	2,2			115 594	0	0	0	0	0	0
Sum virkning 49 mrd			74 131 364	35 669 880	26 011 155	36 911 103		12,9	0,4	17,8	103 186	0	0	0	0	0	562/824
Herav veg			69 192 364	35 669 880	22 875 155	33 987 103		12,9			64 264	0	0	0	0	0	562
Herav bane			4 939 000	0	3 136 000	2 924 000		0,0	0,4	17,8	38 922	0	0/10	0	0/8	0	0/262

(1) : Utbygging av strekningen Drammen – Kobbervik medfører ingen inngrep i dyrket mark, naturreservat eller kulturmiljøer. Dersom en velger å bygge ut Nykrike – Barkåker, vil det bli inngrep i 262 daa dyrket jord, 10 daa naturreservat og 8 daa kulturmiljøer. I skrivende stund er det usikkert hvilket prosjekt som blir realisert.

Prosjektnavn	Anleggskostnad (2011- pris)	Akkumulert anleggskostnad	Sparte transportkostnader (1000kr)	Sparte transp kostn for distriktene (1000kr)	Sparte bed.øk transp kostn for næringslivet (1000kr)	Netto nytte (1000kr)	Netto nytte pr budsjettkrone - NNB	Reduksjon antall drepte og hardt skadde (veg)	Redusert utslipp CO2- ekvivalenter åpningsåret (tonn)	Inngrep/nærføring i nasjonalparker/landskv (daa)	Inngrep/nærføring i naturreservat (daa)	Inngrep/nærføring kulturminner (antall)	Inngrep/nærføring kulturmiljøer (daa)	Meget stor negativ konsekvens for naturmiljø (j/n)	Dyrket jord omdisponert (daa)
LØNNSOMME UTENFOR RAMMEN															
0,10*Hordfast	1 567 500	50 575 295	2 093 069	2 093 069	520 524	698 915		0,2	12 134	0	0	0	0	0	0
E6 Omlegging Ballangen	50 000	50 625 295	54 599	54 599	12 882	21 746	0,46	0,0	-90						
E39 Nyborg - Klauvaneset NTP 2014-23	2 500 000	53 125 295	3 424 145	684 829	1 481 955	1 215 783	0,45	0,0	-2163						
E39 Ålgård - Hove 4-felt	2 146 200	55 271 495	2 085 989	0	484 892	925 327	0,44	2,8	-6872						
E39 Betna N-Klattelva	138 320	55 409 815	137 346	137 346	48 867	63 246	0,43	0,2	184	0	0	0	0	nei	150
Rv 13 Jøsandal - Låtefoss	214 620	55 624 435	299 486	299 486	106 832	105 548	0,42	0,1	634						
E134 Hovland - Vindafjord grense	309 666	55 934 101	426 600	426 600	142 963	141 523	0,42	0,1	96						
Rv 5 Loftnes	21 000	55 955 101	25 451	25 451	5 819	6 941	0,38	0,0	-117						
E39 Birkeland - Sande nord	243236	56 198 337	318946	318946	133700	90802	0,35	0,1	489						
E6 Håggåtunnelen-Skjerdingstad 3	699 048	56 897 385	1 391 495	0	552 351	232 678	0,32	1,0	2946	0	0	0	0	nei	195
E39 Døle bru - Livold	2 940 000	59 837 385	3 698 511	0	1 212 375	774 841	0,28	1,1	-13831						
E39 Smiene - Harestad	887 130	61 471 597	1 048 390	0	237 290	238 133	0,28	0,3	-3146						
E6 Børsletta-Berkåk N	350 000	61 821 597	436 761	436 761	183 405	104 391	0,28	0,1	130	0	0	0	0	nei	30
E 134 Aksdal - Haugesund x Rv 47	1 400 000	63 221 597	1 540 005	0	368 653	323 379	0,24	0,9	-6329						
E6 Selli-Asp	132 860	63 354 457	142 895	142 895	65 097	29 101	0,20	0,1	78	0	0	0	0	nei	20
E39 forbi Førde -Sveio	100 000	63 454 457	107 555	107 555	38 427	20 111	0,20	0,1	-22						
Ev 6 Kolomoen - Moelv	4 200 000	67 654 457	2 045 182	0	-259 006	642 171	0,18	5,2	-1300						
Urlandå-Skamdalen	143000	67 797 457	122411	61206	68600	27747	0,18	0,0	718						
E136 Setnesjordet-Innfjordtunnelen	100 000	67 897 457	96 713	96 713	44 528	12 994	0,13	0,0	31	0	0	0	0	nei	0
Rv35 Eggermoen -Olum	1 230 000	69 127 457	1 201 813	0	452 063	147 287	0,11	0,4	2399						
E18 Retvedt - Vinterbru	2 044 000	71 171 457	1 940 567	0	300 747	181 156	0,10	0,9	-11076						
Kryss Stangeland	200 000	71 371 457	220 493	0	58 706	16 910	0,08	0,0	291						
E10 Fiskfjord-Gullesfjordbotn	900 000	72 271 457	1 005 533	0	443 769	97 967	0,08	0,3	914						
Rv80 Naurstadhøgda-Vikan	130 000	72 401 457	35 278	35 278	26 817	9 201	0,07	0,3	338						
E18 Riks gr. - Ørje	360000	72 761 457	285670	285670	66039	19046	0,06	0,3	-993						
E18 Varoddbrua	511 000	73 272 457	338 909	0	46 567	10 413	0,03	0,3	-1583						
E6 Ulsvågskaret	350 000	73 622 457	293 431	293 431	104 338	4 529	0,01	0,1	1064						

