

18 Endret innsats med vektlegging av ulike mål

18.1 Forutsetninger

Formålet med å analysere endringer av innsatsen i forhold til de prioriteringer transportetatene anbefaler for perioden 2006-2015 er å belyse mulighetsrommet i transportpolitikken. De anbefalte prioriteringene innenfor de økonomiske planrammene er foretatt med bakgrunn i en avveining mellom mange ulike mål. I dette kapitlet har vi analysert hva som kan oppnås dersom transportetatenes innsats mer ensidig rettes mot henholdsvis miljø, sikkerhet og framkommelighet. Vi har også gjort rede for virkninger av at investeringsinnsatsen rettes mot å maksimere samfunnsøkonomisk lønnsomhet (netto nytte).

Endringer av innsatsen tar utgangspunkt i tiltakene som er anbefalt innenfor transportetatenes økonomiske planrammer. Størrelsen på vridningene er begrenset oppad til 20 prosent av planrammene. Dette innebærer at vridningene er svært omfattende, og de beregnede effektene av tiltakene mer usikre enn de ville vært dersom transportetatene hadde gjort mindre, men mer realistiske vridninger. Grensen på 20 prosent gjelder både for omfordeling internt og ved omprioritering mellom etatene. Det er først og fremst innsatsen på veg og bane som varierer i de ulike alternativene. Det er ikke foretatt vridninger knyttet til Avinors ansvarsområde. På grunn av størrelsen på prosjektene har det ikke vært aktuelt for Kystverket å gjøre beregninger for sitt område. Prosjekter igangsatt ved inngangen til planperioden og minimumskrav (lov- eller forskriftsfestede krav) er holdt utenfor vridningene.

For hver av analysene, med unntak av miljøvridningen, er det laget en felles liste for veg- og banetiltak rangert etter bestemte prioriterings-

kriterier. For eksempel er listen for samfunnsøkonomisk lønnsomhet prioritert etter hvilke tiltak som gir størst netto nytte per investert krone. Listene har dannet grunnlag for vurderingene av justering av etatenes rammer.

Det er i vridningene kun inkludert tiltak som ligger innenfor transportetatenes ansvarsområde og som finansieres innenfor transportetatenes økonomiske planrammer. Dette innebærer at tiltak som for eksempel reduserte fartsgrenser ikke er vurdert. Andre tiltak kan være like eller mer kostnads effektive. Slike tiltak er ikke vurdert her.

Det understrekes at usikkerheten i beregningsgrunnlaget er stor i alle de analyserte vridningene. Det vises til omtale av usikkerheter i kapittel 17 og vedlegg 7.

18.2 Endret innsats for bedre framkommelighet

Formål og vinkling

Vi viser her hvilke prioriteringer transportetatene ville ha gjort dersom innsatsen mer ensidig rettes mot å oppnå bedret framkommelighet i transportnettet. Det er i vridningen lagt vekt på å bedre kvaliteten på person- og godstransport. Med kvalitet menes reisetid, -kostnad, -komfort og forutsigbarhet.

Framkommelighet er et vidt begrep hvor fokus kan rettes mot forskjellige størrelser, for eksempel persontransport og godstransport, ulike transportformer, avgrensede geografiske områder, reisehensikt eller bestemte trafikantgrupper. Transportetatene har avgrenset dette noe og prioritert de til-

tak som gir størst reduksjon i beregnede verdier for endringer i samfunnets transportkostnader. Avgrensningen har den konsekvens at kun en del av det som inngår i framkommelighetsbegrepet blir prioritert. Endringer i samfunnets transportkostnader tar ikke hensyn til gående og syklende, kollektivtrafikktiltak på veg eller geografisk fordeling av framkommelighetsforbedringene. Det blir dermed lagt større fokus på trafikksterke områder.

Endringer i forhold til transportetatens anbefalte prioriteringer

Det er i analysene lagt til grunn en økt satsing på strekningsvise investeringer på veg og jernbane, utvikling av knutepunkter, terminaler og dobbeltspor for jernbane og mindre utbedringer som kryss og breddeutvidelser på veg. Videre er farleder og navigasjonsinstallasjoner prioritert høyere sammenlignet med prioriteringene innenfor planrammen.

Transportetatene har vurdert de tiltak som gir størst reduksjon i samfunnets transportkostnader per krone opp mot hverandre. For å redusere samfunnets transportkostnader mest mulig, er det beregnet at det vil gi størst nytte å overføre deler av den økonomiske rammen fra veg til jernbane.

Jernbaneverket vil i framkommelighetsvridningen i hovedsak kunne videreføre satsingen innenfor den økonomiske planrammen, med særlig fokus på tiltak som øker hastigheten og kapasiteten på banen. Bygging av lengre dobbeltsporstreknings i det sentrale Østlandsområdet prioriteres ytterligere (1,2 mrd. kr på Dovrebanen og 1,8 mrd. kr på Østfoldbanen). I tillegg prioriteres tiltak som gir økt kapasitet for godstrafikk. Det vil i tillegg være rom for oppstart av sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, eventuelt oppstart av bygging av Ringeriksbanen. Det vil i en slik vridning ikke være rom for bygging av dobbeltsporparseller på Vestfoldbanen eller bedring av kapasiteten mellom Voss og Bergen.

I en framkommelighetsvridning vil **Statens vegvesen** prioritere strekningsvise investeringer på

stamvegnettet og øvrig riksvegnett relativt sett høyere enn innenfor prioriteringene i planrammen. Det samme gjelder mindre utbedringer. Trafikksikkerhetstiltak og miljøtiltak nedprioriteres og deler av den økonomiske rammen overføres til jernbaneformål.

Utbygging av strekninger med store køproblemer, innkortinger og noen ferjeavløsningsprosjekter er prioritert. Det blir en kraftig økning av andelen stamveginvesteringer som går til Østlandet etter som Vestkorridoren, E 18 mot Oslo vestfra, prioriteres med 7 mrd. kr. Et eksempel på et annet stort prosjekt som prioriteres i framkommelighetsvridningen er Rv 7 Sokna - Ørgenvika i Buskerud. Det er få prosjekter i Nord-Norge som prioriteres i en framkommelighetsvridning.

Det er lagt inn samme satsing på øremerkede gang- og sykkelvegtiltak og kollektivtrafikktiltak som innenfor planrammen.

På stamvegnettet er investeringer i standardhevinger som ikke gir beregningsmessig redusert kjøretid, samt omkjøringsprosjekter og løsninger som gir økt veglengde, prioritert ned.

Svakheter i metodene for å beregne sparte transportkostnader på veg gir for liten nytte til prosjekter som bedrer regularitet for næringslivstransporter. Manglende datagrunnlag medfører at forslagene til øvrige riksveger og mindre utbedringer bygger på grove gjennomsnittsbetraktninger. Det er også større usikkerhet og sannsynlig undervurdering av kostnader for en del av prosjektene som er tatt med i framkommelighetsvridningen enn for de anbefalte prosjektene. Dette skyldes at planavklaringen er kommet kortere enn for flere av de anbefalte prosjektene.

Kystverket vil prioritere å øke tempoet i farledsutbyggingen (600 mill. kr). Videre prioriteres økt satsing på navigasjonsinstallasjoner (350 mill. kr) og trafikkovervåking (170 mill. kr).

Virkninger

Framkommelighetsvridningen gir en reduksjon i samfunnets transportkostnader med til sammen om lag ⁷¹66 mrd. kr, det vil si en ytterligere reduksjon i samfunnets transportkostnader på om lag ¹⁸12 mrd. kr i forhold til prioriteringene innenfor planrammen. For øvrige virkninger vises det til vedlegg 7.

18.3 Endret innsats for bedret sikkerhet

Formål

Vi viser her hvilke prioriteringer transportetatene ville gjøre dersom innsatsen skulle endres i retning av å maksimere trafikksikkerhetsinnsatsen med etatenes virkemidler.

Målet for analysen er størst mulig reduksjon i antall drepte eller hardt skadde. De fleste dødsfall og alvorlige skader i transportsektoren skyldes ulykker på veg. Årlig blir om lag 1500 mennesker drept eller hardt skadd i vegtrafikken. Dette er hovedtyngden av de alvorlige transportulykkene. Det største potensialet for å gjennomføre kostnadseffektive tiltak for bedret trafikksikkerhet er derfor innenfor vegsektoren.

Endringer i forhold til transportetatenes anbefalte prioriteringer

For å kunne prioritere tiltak som beregningsmessig gir mest ulykkesreduksjon per investerte krone, er det i analysen lagt til grunn at en vesentlig del av Jernbaneverkets ramme overføres til veg. Jernbaneverket mener at prioriteringskriteriet som her er valgt ikke i tilstrekkelig grad fanger opp helheten i trafikksituasjonen, som for eksempel at risikobildet for de ulike transportformene er svært ulikt.

Sikkerhetsnivået på jernbanen er i utgangspunktet høyt. Dersom innsatsen skal rettes mot å øke sikkerhetsnivået ytterligere innenfor svært reduserte rammer, vil investeringer i jernbane konsentreres om å sikre rasutsatte strekninger og legge

ned planoverganger. Dersom en så stor andel av totalbudsjettet til Jernbaneverket skulle overføres til Statens vegvesen for å redusere trafikkulykker på veg, vil det være svært få ressurser til å modernisere jernbanen og transportformen vil få betydelig svekket konkurransekraft. Det beste bidraget fra jernbanen for å i større grad til å redusere ulykker i trafikken og avlaste vegnettet, er å styrke kapasiteten og påliteligheten slik at mer trafikk kan overføres til bane. Dette gjelder både gods- og persontrafikk. Jernbaneverket mener at overføring av midler til tiltak på veg i vesentlig grad vil svekke denne muligheten, og en større andel av trafikken vil framføres på en transportform med vesentlig høyere ulykkesrisiko. Jernbaneverket mener at en mest kostnadseffektiv reduksjon av ulykker som følge av transport vil omfatte økt kontroll, hastighetsreduksjon og overvåking på veg.

Statens vegvesen prioriterer spesielt reduksjon av ulykker som har høy alvorlighetsgrad. Dette er utforkjøringsulykker, møteulykker og påkjørsel av fotgjengere og syklister

En prioritering av investeringstiltak ut fra et mål om å oppnå størst mulig reduksjon i antall drepte eller hardt skadde tilsier at vegbelysning, utbedring av ulykkespunkter og gjennomføring av enkle strakstiltak prioriteres atskilling høyere enn i planforslaget. I tillegg prioriteres etablering av midtrekkverk på to- og trefelts veger, bygging av firefeltsveger og miljøgater.

Innen drift og vedlikehold prioriteres en ytterligere styrking av vinterdriften, økt satsing på skiltfornyning og rydding av vegetasjon langs vegene for å bedre sikten i sommerhalvåret.

Kontrollvirksomheten økes betraktelig i en sikkerhetsvridning. Det gjelder særlig tungtransportkontroller, bilbeltekontroller og automatisk trafikkontroll. Dette er tiltak der Statens vegvesen allerede prioriterer en økning, men der innsatsen forsterkes ytterligere i sikkerhetsvridningen.

Med de forutsetninger som her legges til grunn vil alle tiltak som prioriteres utover bindinger og minimumsnivå ha en positiv trafiksikkerhetsnytte. Vridningen vil gi en vesentlig konsentrasjon av tiltak på høyt trafikkerte vegger i tett befolkede områder. Investeringer i distriktene, støy og lokal luftforurensning nedprioriteres. Tilrettelegging for gående og syklende prioriteres kun i den grad dette har en beregnet positiv trafiksikkerhetsnytte, slik som bygging av planfrie kryssingspunkter og mindre strakstiltak. Statens vegvesen har ikke metodikk for å beregne trafiksikkerhetsnytte av infrastrukturtiltak for kollektivtrafikk på veg. Slike tiltak er derfor ikke tatt med i vridningen.

Kystverket vil prioritere å øke tempoet i farledsutbyggingen (600 mill. kr ekstra). Videre prioriteres økt satsing på navigasjonsinstallasjoner (350 mill. kr) og trafikkovervåking (170 mill. kr). Dette innebærer at all virksomhet knyttet til fiskerihavner opphører fra og med 2006.

En slik vridning antas å ha stor betydning for sikkerheten på sjø. Det er gjennomsnittlig 15 dødsulykker per år knyttet til sjøtransporten og kysttrafikken. I tillegg kommer gjennomsnittlig 40 dødsulykker per år knyttet til fritidsflåten.

Virkninger

Sikkerhetsvridningen er beregnet å gi en reduksjon på til sammen 530 drepte eller hardt skadde mot en reduksjon på 260 som følge av prioriteringene innenfor planrammen. Det presiseres at det er svært stor usikkerhet knyttet til virkningsberegningene. Trafiksikkerhetstiltakene i netto nyttevridningen til Statens vegvesen gir tilsammen bedre netto nytte enn tiltakene i trafiksikkerhetsvridningen. Se vedlegg 7 og kapittel 18.5. Årsaken til dette er at det i trafiksikkerhetsvridningen også er lagt stor vekt på utbygging av det høyt trafikkerte vegnettet til firefelts veg. Slike tiltak gir ofte negativ netto nytte, men bidrar til å redusere antall drepte eller hardt skadde. Vedlegg 7 viser øvrige virkninger av sikkerhetsvridningen.

18.4 Endret innsats for bedre resultater på miljøområdet

Formål

Vi viser her hvilke prioriteringer transportetatene ville gjøre dersom innsatsen skulle endres i retning av en mer miljøvennlig transport-utvikling.

Det finnes mange mål innen miljøområdet. Det har derfor ikke vært mulig å maksimere innsatsen kun i forhold til én måleparameter. I transportetatenes miljøvridninger er det imidlertid lagt vekt på å oppnå størst mulig reduksjon av utslipp av klimagasser, lokal luftforurensning, støy og inngrep ved hjelp av de virkemidlene etatene råder over. Uten andre aktørers virkemidler, som for eksempel vegprising og parkeringsrestriksjoner, er effektene på disse parametrene begrenset. Analysen inkluderer både tallfestede og ikke-tallfestede miljøvirkninger. Ulempen med et slikt opplegg er at det ikke foreligger objektive kriterier for vurderinger av overføringer mellom transportetatene.

Større fokus og satsing på miljø bør innebære satsing på kollektivtrafikk i de største byområdene og overføring av godstransport fra veg til bane.

Endringer i forhold til transportetatenes anbefalte prioriteringer

Innenfor miljøvridningen har etatene forsøkt å maksimere innsatsen innenfor hver av etatens økonomiske rammer i retning av mer miljøvennlig transport. Etatene har ikke kommet til enighet om hvordan omfordeling av midler i enda større grad kunne bidra til å nå dette målet. Jernbanelivet mener at rammen til jernbaneinvesteringer bør økes i en miljøvridning for å utvikle kapasiteten i jernbaneinfrastrukturen til å håndtere større trafikkmengder. Statens vegvesen mener at det ikke bør overføres midler fra veg til jernbane i vridningen. Dette vil i så fall føre til at flere prosjekter i byområdene, som har positive effekter for nærmiljø fordi de avlaster bolig- og sentrumsområder, eller som har positiv effekt for kollektivtrafikk på veg, utgår. Statens vegvesen

mener slike tiltak bør prioriteres i en miljøvridning. Innenfor planrammene har **Jernbaneverket** prioritert tiltak som øker kapasiteten i og omkring de store byene og langs befolkningstunge områder på Østlandet, samt sterk satsing på tilrettelegging for effektive godstransporter med jernbane. Hensikten med dette er blant annet å videreutvikle jernbanens styrke som en miljøvennlig transportform, både for personreiser og godstransport. Det er i hovedsak gjennom bedret konkurransekraft at jernbanetransport kan bidra ytterligere, til å redusere lokale og globale utslipp samt redusere behovet for økt vegkapasitet. Jernbaneverket mener derfor at bygging og utvikling av jernbaneinfrastruktur som anbefalt innenfor planrammen, bør holdes fast innenfor en miljøvridning. Det vil være aktuelt å gjennomføre flere stasjons- og knutepunktstiltak.

Med videreføring av dagens planrammer vil sannsynligvis jernbanesektoren kunne nå de nasjonale støymålene. I tillegg til tiltak som støyskjerming og skinnesliping, vil innfasing av nytt togmateriell bidra sterkt til å nå målet. Jernbaneverket vil i også kunne redusere det maksimale støynivået langs jernbanen ved å bidra til å skifte ut bremseklosser på de mest støyende godstogene. I snitt vil dette gi en reduksjon i støynivå på 7 dBA (opptil 12 dBA) per tog. Dette vil øke mengden av godstransport som kan framføres innenfor de gitte støykravene for jernbanetransport om natten.

Dersom det skulle overføres midler fra veg til bane i miljøvridningen, vil Jernbaneverket prioritere videreføring av nytt dobbeltspor fra Kolbotn og inn mot Oslo først (400 mill. kr utover prioriteringer innenfor planrammen). Tiltaket er et vesentlig ledd i Oslopakke 2 og vil øke kapasitet, pålitelighet og redusere kjøretid. Dette vil i hovedsak øke trafikk-mengdene på kollektive transportmidler og kunne bidra til å dempe trafikkveksten ved å avlaste vegnettet. Nyttent består i stor grad av økt kapasitet og fleksibilitet i rushtid, og spesielt muligheten til å bedre framkommelighet for arbeidsreiser. Tilsvarende gjelder prosjektet Ulriken tunnel ved Bergen (440 mill. kr), som også prioriteres ved en

overføring av midler fra veg. Utover dette prioriteres en økt satsing på stasjons- og knutepunktutvikling (om lag 800 mill. kr), blant annet til opptrapping av stasjonstiltak som inngår i Oslopakke 2 og tiltak som bidrar til by- og tettstedsutvikling. Videreføring av bygging av dobbeltsporparceller mellom Eidsvoll og Hamar (høyest prioriterte tiltak kan gjennomføres med 1,2 mrd. kr utover prioritering innen planrammen). Dette prosjektet vil bidra til å redusere reisetid og bedre kapasiteten på denne strekningen, som har en betydelig andel arbeidsreiser.

I en miljøvridning vil **Statens vegvesen** prioritere tiltak som kan bidra til en langsiktig endring av transportmønsteret i de største byene og tettstedene i en mer bærekraftig retning. En mer miljøvennlig transport innebærer satsing på å tilrettelegge for kollektivtransport i de største byene og å utvikle gang- og sykkeltilbudet. Det er prioritert 6 mrd. kr ekstra til gang- og sykkelveger og 7 mrd. kr til infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken. Dette tilsvarer om lag behovet foreslått i utredningene for de største byområdene (unntatt rene jernbaneinvesteringer).

Statens vegvesen prioriterer i denne vridningen også en økt satsing (2,7 mrd. kr) på utbedring av problemsoner i form av miljøgater og reparasjonstiltak. Ytterligere støytiltak rettet mot de mest støytu-satte prioriteres (1 mrd. kr). Dette gjelder tiltak for de som er utsatt for over 35 dBA innendørs støynivå. Andre tiltak som prioriteres i større grad (1 mrd. kr) er skjøtsel av grøntanlegg i byer og tettsteder, miljørettet forskning og utvikling og ytterligere tiltak for reduksjon av NO_x-utslipp fra ferjer.

Miljøvridningen inneholder få investeringsprosjekter ut over de prosjekter som er igangsatt ved inngangen til perioden. Blant annet er prosjekter som inngår i prioriteringene innenfor planrammen og som ikke gir positiv miljøeffekt tatt ut. Stamvegprosjekter som prioriteres i miljøvridningen er prosjekter som enten avlaste sentrums- eller boligområder, for eksempel prosjek-

tene Fjøsanger - Danmarks plass (Hordaland) og Fossumdiagonalen (Oslo), eller som bidrar til et bedret kollektivtilbud, for eksempel Hamang - Wøyen (Akershus). Tilsvarende prioritering vil gjelde for midler som foreslås satt av til investeringer i øvrig riksveger.

En vridning av **Kystverkets** rammer innebærer at innsatsen til farleder økes med 250 mill. kr, for å kunne øke tempoet i farledsutbyggingen. Videre prioriteres økt innsats til navigasjonsinstallasjoner (250 mill. kr), beredskap mot akutt forurensning (100 mill. kr) og trafikkovervåking (100 mill. kr).

Dette innebærer at all virksomhet knyttet til fiskerihavner opphører fra og med 2006. Alle øvrige virksomhetsområder som er prioritert innenfor planrammen gir sterke bidrag til miljø, og Kystverket finner det vanskelig å dokumentere endring i effekt innen miljø ved å rokkere midler mellom disse virksomhetsområdene.

Virksomheter

Med det beregningsgrunnlag som foreligger er det ikke mulig i tilstrekkelig grad å tallfeste endringene av antall personer utsatt for overskridelser av nasjonale målet for PM_{10} , NO_2 og CO_2 . For å få en større effekt på disse områdene kreves det restriktive tiltak på vegtrafikken.

Analysen omfatter ikke effekten av overført trafikk fra bil til kollektivtransport for miljøparametrene ovenfor.

Støyplageindeksen vil reduseres med om lag 14 000 som følge av vegtiltakene i miljøvridningen, dvs. 11 200 mer enn prioritert innenfor planrammen. Reduksjon i antall personer utsatt for mer enn 35 dBA innendørs støyplage vil være om lag 23 700 flere personer enn anbefalt innenfor de økonomiske planrammene, totalt 37 000 personer.

E 18 Vestkorridoren er ikke prioritert i miljøvridningen fordi prosjektet vil gi økt trafikk inn mot Oslo. Prosjektet er imidlertid prioritert i framkommelighetsvridningen hvor det bidrar til en

vesentlig reduksjon i PM_{10} - og NO_2 -utslipp og støy langs traseen. Dette forklarer hvorfor framkommelighetsvridningen gir bedre virkning på disse parametrene enn miljøvridningen. Se vedlegg 7.

Miljøvridningen gir ikke inngrep i natur og kulturmiljø, med unntak av nærføring til Sandvikselva i forbindelse med prosjektet Hamang - Wøyen (Akershus). Den gir en reduksjon i antall kilometer problemsoner på 184,3 km.

Tilrettelegging for gående og syklende vil gi store positive helsevirkninger, jf. St.meld. nr. 16 (2002-2003) Resept for et sunnere Norge. Effektene er ikke kvantifisert her.

For øvrig vises til vedlegg 7 om øvrige virkninger av miljøvridningen.

Andre aktørers virkemidler

For at tiltak i kollektivtrafikken og for syklende og gående i vesentlig grad skal dempe veksten i personbiltrafikken i de største byområdene, må det også innføres reguleringer av biltrafikken. Vegprising og parkeringsrestriksjoner er mest aktuelt. Videre bør tilrettelegging for kollektivtrafikk og gående og syklende prioriteres opp i forbindelse med veg- og gateutforming. Dette vil gå på bekostning av biltrafikkens framkommelighet.

For samlet å oppnå god effekt på miljø, trivsel, sikkerhet og framkommelighet for alle grupper bør de statlige investeringer i byområdene samtidig følges opp av lokale tiltak som bygger opp under satsingen, for eksempel en samlet areal- og transportplanlegging og restriktive tiltak med hensyn til biltrafikken. Se for øvrig kapittel 14 hvor ulike former for forpliktende avtaler og pakker drøftes.

Samarbeid med kommunene om tiltak for å få en høyere piggfriandel enn 80 prosent i de største byene vil være et viktig virkemiddel for å redusere PM_{10} -utslippene.

18.5 En investeringsprofil basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Formål

Departementene har bedt transportetatene om også å presentere en investeringsprofil basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet som kriterium for rangering i planforslaget. Vi har valgt å maksimere samfunnsøkonomisk netto nytte av investeringer¹. Profilen omfatter kun investeringer i jernbane og veg og omfatter hele investeringsrammen med unntak av prosjekter igangsatt ved inngangen til perioden og lov- eller forskriftsfestede krav. For Statens vegvesen er midler til planlegging fram til reguleringsplan, og deler av midlene til drift av Vegdirektoratet, også prioritert, ettersom denne typen utgifter er finansiert over investeringsbudsjettet. Dette er midler som for Jernbaneverkets del inngår i prosjektkostnadene eller er finansiert over driftsbudsjettet.

Endringer i forhold til transportetatenes anbefalte prioriteringer

Transportetatene har vurdert de tiltak som gir størst netto nytte per investert krone opp mot hverandre. Dette gir noe overføring av midler fra veg til bane. På jernbane prioriteres større prosjekter opp og for veg prioriteres spesielt trafikksikkerhetstiltak og mindre utbedringer opp i forhold til det som er anbefalt innenfor etatenes planrammer.

Jernbaneverket vil innenfor denne profilen styrke innsatsen innen tilrettelegging for økt godstransport på bane, med utvikling og etablering av terminaler i Oslo og Stavanger. I tillegg bygges kryssingsspor på nordre del av Dovrebanen (mellom Hamar og Trondheim) og på Kongsvingerbanen, og utvidelse av profil på enkelte strekninger. Dette vil gi betydelig bedre forhold, både i form av kapasitet og pålitelighet for dagens trafikk. Samtidig gir det rom for nye transporttilbud og økt overføring av transport fra veg til bane. En slik profil vil også innebære en økt innsats innen utvikling av stasjoner og knutepunkter, i første rekke i befolkningstunge

områder og som del av lokale samarbeidspakker. Videre vil Jernbaneverket kunne prioritere bygging en rekke større utbyggingstiltak som gir økt kapasitet og kortere kjøretider, slik som dobbeltspor mellom Kolbotn og inn mot Oslo, en betydelig modernisering på strekningen Eidsvoll – Hamar og bygging av dobbeltsporsarsell mellom Moss og Fredrikstad. Kapasiteten mellom Trondheim og Steinkjer bedres gjennom å bygge en ny jernbanetunnel som forkorter strekningen.

Med netto nytte-vurderinger som eneste prioriteringskriterium, vil altså investeringstiltak i stor grad konsentreres om befolkningstunge områder med høyt potensial for økt transport med jernbane. Dette er i hovedsak i tråd med Jernbaneverkets prioriterte prosjekter innenfor investeringsrammen for 2006-2015, men fortrenger noen gode prosjekter av stor betydning for lokal kollektivtrafikksatsing utenfor det sentrale Østlandsområdet.

Den største netto nytten av investeringer innenfor **Statens vegvesens** ansvarsområde kan oppnås ved at den del av planrammen som ikke er bundet brukes til satsing på særskilte trafikksikkerhetstiltak (30 prosent), mindre utbedringer (23 prosent), planfrie kryss for gående og syklende (17 prosent) og strekningsvise investeringer (30 prosent). Satsingen på trafikksikkerhetstiltak vil bli mer enn doblet i forhold til prioriteringene innenfor planrammen. Trafikksikkerhetstiltak som prioriteres er for eksempel vegbelysning, mindre strakstiltak i etterkant av trafikksikkerhetsrevisjoner, samt utbedring av ulykkespunkter. Denne typen trafikksikkerhetstiltak har stor positiv netto nytte og står for 80 prosent av den totale netto nytte i vridningen. Strekningsvise investeringer på øvrig riksveg prioriteres enn innenfor planrammen.

↑
høyere

Det blir færre strekningsvise investeringer på stamvegnettet enn det som prioriteres innenfor planrammen. På grunn av metodiske problemer med nytteberegninger for midler til for eksempel miljø- og servicetiltak, kollektivtrafikktiltak og

¹ Etatene har i forberedelsen av planforslaget arbeidet med en harmonisering av metodikk og praksis for samfunnsøkonomiske beregninger, og har i stor grad nådd likhet i metodebruk og virkningsberegninger (jf. vedlegg 7). Fremdeles er det imidlertid enkelte forhold som ikke behandles helt likt, dels på grunn av ulikt grunnlagsmateriale som kan medføre at en rendyrket kvantifisert samfunnsøkonomisk prioritering vil gi et skjevt bilde av virkningene. Det vises til vedlegg 7 hvor virkninger og forutsetninger for virkningsberegninger er nærmere omtalt.

rassikring er disse tiltakene ikke prioritert i denne investeringsprofilen. Dette er prioritert innenfor planrammen.

Manglende datagrunnlag medfører at forslagene til øvrige riksveger og mindre utbedringer bygger på grove gjennomsnittsbetraktninger. Det er også større usikkerhet og sannsynlig undervurdering av kostnader for en del av prosjektene som er tatt med i denne vridningen enn for prosjektene prioritert innenfor planrammen. Dette skyldes at planavklaringen er kommet lengre for flere prosjekter som er prioritert innenfor planrammen. Beregningene tar ikke hensyn til behovet for å se lengre strekninger i sammenheng.

Virkninger

En investeringsprofil basert på maksimering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet er beregnet å gi en samfunnsøkonomisk netto nytte på til sammen om lag 30 mrd. kr. I de anbefalte prioriteringer er netto nytten 4,4 mrd. kr. For øvrige virkninger vises det til vedlegg 7 om virkningsberegninger.