

## Nytte av små investeringstiltak i NTP

TØI rapport 2028/2024 • Forfattere: Nils Fearnley, Hedda Strømstad, Vegard Østli • Oslo 2024 • 30 sider

Mindre investeringstiltak på eller langs riksvei utgjør til sammen en stor budsjettpost, uten at nytten av prosjektene er systematisk synliggjort. Selv om det ikke er aktuelt å nytteberegne alle prosjektene, anbefaler vi at det gjøres mer systematisk for prosjekttypene og effekter der det er mulig. Førstevalget er å bruke etablerte nyttekostnadsberegningsverktøy, som EFFEKT, der dette er mulig. Deretter er det en del prosjekter og effekter som kan beregnes med andre, eksisterende verktøy. For resterende prosjekter dokumenterer denne rapporten et forenklet nytteberegningssopplegg for prosjekter som gir effekter på: reisetid, trafiksikkerhet, komfort og trygghet, samt fremtidige drifts- og vedlikeholdskostnader.

I Nasjonal transportplan (NTP) er det satt av betydelige beløp til mindre investeringstiltak på eller langs riksvei. De tre største postene innenfor mindre investeringstiltak er (1) utbedringstiltak (inkludert utbedringsstrekninger), (2) tiltak for gående og syklende og (3) trafiksikkerhetstiltak. Disse kalles ofte for programområdetiltak. For å synliggjøre nytten av disse prosjektene, er det ønskelig å kunne si noe om samfunnsøkonomisk nytte og lønnsomhet.

Gjennom analyser av investeringstiltakene og hvordan disse er dokumentert i gjeldende Gjennomføringsplan 2022-2027 («GP-arket») og gjennom kartleggingsamtaler med et utvalg kontaktpersoner i Statens vegvesen, har vi jobbet frem følgende anbefaling for det videre arbeidet.

1. Identifiser prosjekter i GP som er egnet for nytteberegning.
2. Det som egner seg for EFFEKT, bør EFFEKT-beregnes. Dette gjelder hele 'EFFEKT-familien' (inkludert skredmodulen, TS-EFFEKT og Ekspresseffekt). Dette gjelder de fleste TS-prosjektene, større investeringstiltak og alle tiltak som skal transportmodellberegnes (se brukerveiledningen for EFFEKT). Her må målet være å inkludere flest mulig prosjekter i gjennomføringsplanen – inkludert prosjekter som kommer til underveis – for slik å sikre konsistent nytteberegning.
3. Manuell nytteberegning av resterende prosjekter, så langt det lar seg gjøre. Dette kan eksempelvis gjelde prosjekter uten data fra transportmodell, mindre prosjekter med mindre effekter på reisetid, komfort og ulykkesrisiko og prosjekter som endrer fremtidige drifts- og vedlikeholdskostnader. Vedlagt denne rapporten er en Excel-fil for å gjøre noen slike beregninger. Videre er det i kapittel 4.3 vist til andre, eksisterende verktøy for forenklet nytteberegning.
4. Endringer i GP-arket med tanke på mer effektiv arbeidsflyt, prioritering mellom prosjekter og større mulighet til å dokumentere samfunnsøkonomiske effekter