

Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033

Spørsmål 16:

Hvor mange kilometer 4-firefelts vei vil vi ha når Nye veier sin portefølje er ferdig utbygget?

Svar:

Nye Veier sin oppstartsportefølje ble vedtatt i Meld. St. 25 (2014-2015). I meldingen ble det lagt til grunn en portefølje av riksvei-strekninger med en total lengde på vel 530 km. I Prop. 110 S (2018-2019) ble porteføljen utvidet med tre nye strekninger, som gir total lengde på vel 700 km riksvei.

Nye Veier legger i dag opp til at ca. 550 km av dagens portefølje vil bli bygget ut som firefelts vei. I regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2022-2033 legges det opp til å utvide Nye Veiers portefølje med flere strekninger med en total lengde på vel 600 km. Utvidet portefølje består av nye typer prosjekt hvor utfordringene er mer variert sammenlignet med dagens portefølje. I selskapets innspill til NTP oppdrag 9 ble det skissert en portefølje av strekninger og løsningsforslag. I dette oppdraget ble det skissert firefelts vei som løsning på strekningene E6 Åsen-Steinkjer, Rv4 (Oslo-) Gjøvik-Mjøsbrua og Rv 25 Hamar-Løten. Disse strekningene ligger i regjeringens forslag til utvidet portefølje. I tillegg foreslår regjeringen å overføre E16 Skaret-Høgkastet og E16 Høgkastet-Hønefoss, sistnevnte som en del av Fellesprosjektet FRE16. På E16-strekningene legges det til grunn firefelts vei i det videre arbeidet. Ved å legge dette til grunn vil det bli bygget omtrent 120 km med firefelts vei i utvidet portefølje. Selskapet vil etter overtakelse av utvidet portefølje jobbe videre med å verdiøke strekningene for å øke nytten og redusere kostnadene. Som en del av dette arbeidet vil en finne det tiltaket som best løser utfordringene på strekningene og som gir mest mulig infrastruktur for pengene.

Spørsmål 17:

Hvor mange kilometer ny firefeltsvei ble åpnet i 2019 og 2020, og hvor mange kilometer firefeltsvei ble åpnet i perioden 2013-2020?

Svar:

Tabellen nedenfor viser hvor mange kilometer firefelts riksvei som ble åpnet i årene 2013-2020.

År	Antall km åpnet firefelts riksvei
2013	10,6
2014	63,3
2015	9,3
2016	6,2
2017	14,1
2018	7,7
2019	102,2
2020	67,4

Spørsmål 18:

Hvor mye må Nye veier sin årlige bevilgning økes med, skal hele selskapets portefølje kunne ferdigstilles i løpet av planperioden?

Svar:

I regjeringens forslag til Nasjonal transportplan foreslås det en utvidelse av porteføljen til Nye Veier. Den faste årlige rammeoverføringen på vel 5,8 mrd. kroner videreføres på samme nivå som i dag, med en forlengelse på seks år. Dette medfører at selskapets portefølje skal være ferdig utbygd i 2041, mot tidligere 2035. En årlig ramme på vel 5,8 mrd. kr gir en total planramme for NTP-perioden på 69,4 mrd. kr i statlige midler. Nye Veiers utvidede portefølje skal realiseres i løpet av en 20 års-periode. I denne perioden legges det gjennom det årlige rammebeløpet opp til å finansiere 115,7 mrd. kr i statlige midler. Dersom selskapets utvidede portefølje skal ferdigstilles i planperioden 2022-2033 er det sjablongmessig beregnet at det årlige rammebeløpet må økes med vel 4 mrd. kr per år (46,3 mrd. kr /12 år). Nye Veier vil når Stortinget har vedtatt ny og utvidet portefølje, starte arbeidet med å se dagens og utvidet portefølje i sammenheng. Selskapet har ikke startet konkrete vurderinger av ny portefølje. Det er ikke sett på hva som vil kreves av selskapet for å levere innenfor planperioden fremfor 20-årsperioden, eller gjort vurderinger av effekter på gjennomføringstid eller finansiering knyttet til for eksempel mulige kostnadsreduksjoner i porteføljen.

Spørsmål 22:

I perioden 2000 til 2020, hvordan har utviklingen vært i gjennomsnittsfart og antall ulykker på E18 gjennom Vestfold?

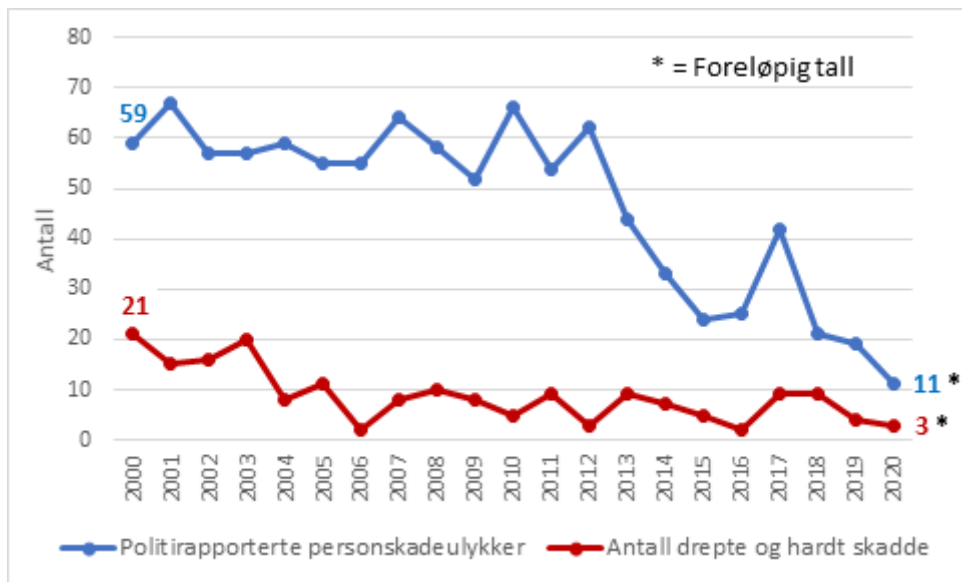
Svar:

Det er ikke mulig ut fra Statens vegvesens registreringer å angi gjennomsnittsfarten på strekningen gjennom Vestfold. Det nærmeste vi kommer er å se på utviklingen i gjennomsnittsfart i enkeltstående registreringspunkt. Det er to aktuelle punkt: ved Skoger nær grensa mellom tidligere Vestfold fylke og tidligere Buskerud fylke og ved Nygård lenger sør i Holmestrand kommune.

I registreringspunktet ved Skoger økte gjennomsnittsfarten med ca. 2 km/t fra 2004 til 2014. Punktet fikk økt fartsgrense til 110 km/t i 2015, hvilket førte til at gjennomsnittsfarten gikk opp ytterligere med 2-3 km/t.

I registreringspunktet ved Nygård gikk gjennomsnittsfarten opp med 3-4 km/t fra 2004 til 2012, men ble deretter kraftig redusert fram til 2017. Fartsgrensa ble så økt til 110 km/t, hvilket har ført til at gjennomsnittsfarten i 2018 og 2019 ligger ca. 4 km/t høyere enn i 2016 og 2017.

Figuren nedenfor viser utvikling i antall politirapporterte personskadeulykker og antall drepte og hardt skadde på E18 i Vestfold i perioden 2000-2020. Politirapporterte personskadeulykker er en opptelling av ulykker og omfatter også ulykker med kun lettere skadde. Antall drepte og hardt skadde viser de alvorligste skadetilfellene. Det kan være flere drepte og hardt skadde i samme ulykke. Vi gjør oppmerksom på at tall for 2020 fortsatt er foreløpige.



Figur: Utvikling i antall politirapporterte personskadeulykker og antall drepte og hardt skadde på E18 gjennom Vestfold i perioden 2000-2020 (Kilde: NVDB og Truls ulykkesregister)

E18 gjennom Vestfold ble bygd ut etappevis gjennom det meste av den angitte perioden. Siste etappe mellom Bommestad og Sky sto ferdig i 2018. Etter dette er hele E18 gjennom Vestfold møtefri vei.

Spørsmål 23:

Hva er beregnet vedlikeholdsetterslep for kystinfrastrukturen ved utgangen av planperioden?

Svar:

Med vedlikeholdsetterslep for "kystinfrastruktur" forstås vedlikeholdsetterslep for henholdsvis:

1. Navigasjonsinnretninger
2. Fyrbygninger
3. Moloer og kaier (fiskerihavneanlegg)

Navigasjonsinnretninger

Navigasjonsinnretninger er fysiske sjømerker og fyrlykter mv. i kystfarvannet som brukes til visuell navigasjon. Kystverket har forvaltningsansvaret for nær 22 000 navigasjonsinnretninger, og skal opprettholde funksjon og tilstand for disse innretningene gjennom drift, vedlikehold og fornyingstiltak. Dette inkluderer også å tilpasse innretningene, både i funksjon og antall, til utviklingen i trafikkmengde og risikobilde. Vurdering av vedlikeholdsetterslepet for navigasjonsinnretninger baserer seg på årlig oppdaterte tilstandsvurderinger og kostnadsmatriser. Ved utgangen av 2020 var etterslepet beregnet til 790 mill. kroner, basert på tilstandsvurderinger gjennomført i 2020, og tilhørende kostnadsbilde i 2020.

Med utgangspunkt i de økonomiske rammene for NTP 2022-2033, vurderes det at det meste av etterslepet for innretningene med lys vil kunne lukkes frem mot 2025. Målet er at innen 2025 skal alle lykter ha fått nye batterier, LED-lyskilde, og utvendig malingsvedlikehold. I arbeidet frem mot 2025 inngår også omlegging av lyssektorene på fyrlyktene til IALA (International Association of Lighthouse Authorities)-standard.

Som del av vedlikeholdet av innretninger med lys er det startet en modernisering av fyrlykter som innebærer bruk av nye materialer og ny teknologi som krever mindre fremtidig vedlikehold. Kystverket planlegger å fornye 350-400 lykter frem mot 2025, og dette arbeidet vil fortsette videre igjennom planperioden.

Vedlikehold av innretninger med lys har vært prioritert, men vedlikeholdsetterslepet på innretninger uten lys er i svak nedgang. I perioden etter 2025 og frem mot slutten av planperioden vil vedlikehold av innretninger uten lys etter planen intensiveres, og det vurderes at etterslepet på sjømerker uten lys er tilnærmet lukket ved slutten av planperioden. Som følge av naturlig nedbrytning av sjømerker, som står plassert i et svært utsatt og krevende miljø, vil det også etter 2033 måtte brukes ressurser på merker uten lys for å holde situasjonen stabil.

Samlet er vurderingen at en med rammene i NTP 2022-2033 vil oppnå normal vedlikeholdstilstand for navigasjonsinnretningene innen utgangen av planperioden.

Fyrbygninger

Vurderingene av vedlikeholdsetterslepet for fyrbygninger baserer seg på overordnet kartlegging av teknisk tilstand hvert annet år. For fyrbygninger er etterslepet nå vurdert å være 539 mill. kroner, basert på teknisk tilstand i 2020. Kystverket prioriterer i dag

vedlikehold av fyrbygninger som er fredet, men er i prosess med å utvikle en strategisk plan for vedlikehold der en vurderer flere momenter, bl.a. om bygningen er fredet, betydning for navigasjonssikkerhet, bygningstilstand med videre. Det planlegges for mer arbeid på fyrbygninger i årene etter 2025, og vurderingen er at en med rammene i NTP 2022-2033 vil oppnå et normalt vedlikeholdsbehov for fyrbygninger ved utgangen av planperioden. Det tillegges at også fyrbygningene er svært utsatt for nedbrytning, og at det derfor vil være behov for ressurser til vedlikehold også i årene etter 2033.

Moloer og kaier (fiskerihavneanlegg)

Som del av regionreformen skal statens fiskerihavneanlegg overføres til fylkeskommunene. Overføringen skal skje gjennom avtale. Det er inngått avtale med Vestland, Rogaland, Agder, Vestfold og Telemark og Viken fylkeskommuner, mens det fortsatt pågår samtaler med Troms og Finnmark, Nordland, Trøndelag og Møre og Romsdal fylkeskommuner om å få på plass en avtale.

Det ble i 2014 utarbeidet et anslag for vedlikeholdsetterslep på statens fiskerihavneanlegg (kaianlegg og moloanlegg). Omregnet til 2021-kroner utgjør det samlede vedlikeholdsetterslepet 750 mill. kroner.

Etter inngått avtale vil eieransvaret for fiskerihavneanleggene overføres til fylkeskommune. Samtidig har staten etter havne- og farvannsloven § 6 annet ledd ansvar for farvannsutbedringer med betydning for sikkerhet og fremkommelighet for den alminnelige ferdselen. Mulige tiltak kan være utdypning og utviding av innseiling, utdypning i havn og bygging og vedlikehold av moloanlegg som skjermer farvannet. Loven gir rammene for statens ansvar, mens prioritering av konkrete prosjekt avklares gjennom Nasjonal transportplan og de årlige budsjettprosessene.

Det pågår nå et arbeid med å kartlegge hvilke moloanlegg som faller inn under hovedformålet sikkerhet og fremkommelighet for den alminnelige ferdsel, og med det omfattes av statens ansvar for farvannsutbedringer. Øvrige moloanlegg vil, etter inngått avtale om overføring, være fylkeskommunenes ansvar. Kartleggingsarbeidet skal etter planen ferdigstilles medio mai d.å. for de fylkeskommunene som så langt ikke har inngått avtale med staten, og innen slutten av året for de øvrige fylkeskommunene.

På det nåværende tidspunkt er det derfor ikke grunnlag for å anslå vedlikeholdsetterslepet på statens moloanlegg ved utgangen av planperioden.

Spørsmål 25:

Ved inngangen til planperioden er beregnet vedlikeholdsetterslep for riksveinettet 30 mrd. kroner. Hva er beregnet vedlikeholdsetterslep ved utgangen av planperioden?

Svar:

Det teoretisk beregnede vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet er ved inngangen av planperioden på om lag 30 milliarder kroner. Det må presiseres at dette er et overslag som er forbundet med usikkerhet. Det er lagt opp til at vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet blir redusert med om lag en tredjedel i første seksårsperiode. En viktig grunn til dette er at regjeringen prioriterer å investere 11,4 milliarder kroner til fornyingstiltak på riksveiene i første seksårsperiode, i tillegg til økt satsing på drift og vedlikehold.

Innenfor NTP-rammene er det videre lagt til rette for at vedlikeholdsetterslepet vil gå ytterligere ned i siste seksårsperiode, men det er ikke satt et konkret tall for beregnet vedlikeholdsetterslep ved utgangen av planperioden. Dette vil bl.a. henge sammen med fordelingen av investeringsmidlene til fornyingstiltak i siste seksårsperiode.

Spørsmål 26:

Hva er beregnet vedlikeholdsetterslep for fylkesveinettet ved utgangen av planperioden?

Svar:

Fylkeskommunene har ansvaret for å finansiere og forvalte fylkesveiene. Fylkesveier finansieres i hovedsak over fylkeskommunenes frie midler (skatt og rammetilskudd) og bompenger.

Fylkeskommunenes samlede utgifter til fylkesvei var i 2019 på om lag 21,2 mrd. kroner.

Fylkeskommunene får i Nasjonal transportplan 2022-2033 styrket sitt tilskudd med om lag 16 milliarder kroner over hele planperioden.

Den økte satsingen er todelt:

- Oppfølging av kompensasjon for tunnelsikkerhetsforskriften: 2,7 milliarder kroner
- Ny tilskuddsordning: 13,2 milliarder kroner.

I sistnevnte tilskuddsordning skal tiltak som reduserer etterslepet prioriteres. Regjeringen legger dermed til grunn at tilskuddsordningen vil bidra med å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet med 13,2 mrd. kr over planperioden. Den totale effekten er ikke beregnet, ettersom det vil avhenge av fylkeskommunenes prioritering av sine frie midler.

Den forrige kartleggingen av tilstanden på fylkesveinettet er basert på data innhentet i 2010-2012. En teoretisk fremskriving av denne gir et anslag for etterslepet på fylkesveinettet på om lag 70 mrd. kroner, inkludert mva. med et stort usikkerhetsspenn på 57-96 mrd. kr. For å få et oppdatert kunnskapsgrunnlag har regjeringen varslet en ny kartlegging av tilstanden på veiene i fylkene. Den nye kartleggingen vil gi et bedre grunnlag for å vurdere utviklingen i vedlikeholdsetterslep for fylkesveinettet.

Spørsmål 27:

Hva er beregnet vedlikeholdsetterslep på det kommunale veinettet ved utgangen av planperioden?

Svar:

Vedlikeholdsetterslepet på det kommunale veinettet er ikke kartlagt av Statens vegvesen i samband med Nasjonal transportplan 2022-2033. Vi er kjent med at Rådgivende Ingeniørers Forening (RIF) har utarbeidet en rapport med anslag for tilstanden på det kommunale veinettet. Grunnlaget og metoden for resultatet i rapporten har ikke blitt kvalitetssikret i arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033.

Vi minner om at hver enkelt kommune er selvstendige eiere av sine egne lokale veinett, og de kommunale veiene blir finansiert av kommunens frie inntekter (skatteinntekter og rammetilskudd)

Spørsmål 28:

Hvordan var overholdelsen av fartsgrensene ved Statens vegvesen sine målepunkter i 2016, 2017 og 2018?

Svar:

Nedenfor vises utviklingen i andel som overholder fartsgrensen i perioden 2016-2019. Fartsgrense 110 km/t ble innført på enkelte strekninger fra 2014. Målepunkter med fartsgrense 110 km/t er tatt med fra 2017. For å få full sammenliknbarhet gjennom hele perioden vises også resultat for situasjonen uten fartsgrense 110 km/t

- 2016: 57,2 prosent (fartsgrense 110 km/t ikke medregnet)
- 2017: 59,9 prosent medregnet fartsgrense 110 km/t og 59,3 prosent uten fartsgrense 110 km/t
- 2018: 61,5 prosent medregnet fartsgrense 110 km/t og 61,0 prosent uten fartsgrense 110 km/t
- 2019: 62,1 prosent medregnet fartsgrense 110 km/t og 61,8 prosent uten fartsgrense 110 km/t

Spørsmål 29:

Er Statens vegvesen sine målepunkter for hastighet de samme i 2006 og 2019?

Svar:

I all hovedsak var målepunktene de samme i 2019 som i 2006. Imidlertid har enkelte av punktene måttet tas ut av beregningsgrunnlaget grunnet forhold som har påvirket fartsvalget. Dette kan f.eks. være endret fartsgrense, utbedring av veien eller endret veifunksjon. I slike tilfeller er det forsøkt funnet fram til nye punkter med de samme egenskaper som de som byttes ut. Fra og med 2017 er det også tatt med målepunkter på strekninger med fartsgrense 110 km/t.

Spørsmål 30:

Hvor mange kilometer med 2/3-feltsvei er planlagt i prosjektene som er omtalt i planen, og hvilke prosjekter/strekninger er planlagt bygget med 2/3-feltsvei?

Svar:

I kapittel 11 beskrives utfordringene i de åtte transportkorridorene, regjeringens ambisjoner for utvikling i korridorene, samt de største tiltakene. Det er presisert at virksomhetene skal arbeide videre med å forbedre og utvikle prosjektene. Resultatet av denne optimaliseringen vil få betydning for konkret utforming og når prosjektet gjennomføres. Det er noe ulikt detaljeringsnivå i beskrivelsen av prosjektene i meldingen, noe som blant annet henger sammen med størrelsen på prosjektet og hvor modent det er. Nye tiltak i siste seksårsperiode er ikke konkretisert i meldingen.

For å unngå at vi tar beslutninger i dag som i framtiden viser seg å være feil, vil vi ikke låse prosjektene for tidlig. Meldingen er derfor tydelig på at et prosjekt kan justeres hvis det nødvendig for å løse de utfordringene prosjektet var tenkt å løse eller at det gir høyere måloppnåelse for samme ressursinnsats. Statens vegvesen har vist at det finnes potensial for å kutte kostnader ved å velge lavere standard for en del prosjekter, uten at det går på bekostning av det prosjektet skal løse, jf. Oppdrag 1 (<https://www.regjeringen.no/contentassets/4812cdb12c4842a2818e43dafdf2a29e/sv-2019-10-24-oppdrag-1-til-sd-korrigert.pdf>)

Løftene i NTP handler om hvilke utfordringer regjeringen vil løse og om hvilke mål vi vil nå, ikke om antall km vei i de ulike standardkategoriene. Det må løpende vurderes om smal firefeltsvei, 2/3-feltsvei, eller en annen standard er den beste løsningen. Som beskrevet over legger planen opp til at virksomhetene skal jobbe videre med å forbedre prosjektene og porteføljen ved å øke nytten og redusere kostnadene, det betyr at det uansett kan bli endringer i forhold til det Statens vegvesen har lagt til grunn per mars 2021.

SVV rapporterer i dag antall km 2/3-feltsvei som bygges ut det enkelte år. Dette er informasjon som fortsatt vil finnes og være mulig å rapportere på i budsjettproposisjoner mm, men regjeringen ønsker ikke å sette konkrete måltall for standard på infrastrukturen i NTP.

Spørsmål 31:

Hvor stor andel av kostnadene i prosjektene i planen er beregnet å gå til arkeologiske utgravinger?

Svar:

Det er ikke noen bestemt prosentandel av kostnadene som beregnes til arkeologiske utgravinger, dette vil avhenge av hva slags landskap det planlegges og bygges i.

Kartlegging av arkeologiske plasser starter i forbindelse med kommunedelplan/konsekvensutredning, og der søkes det å unngå områder med mange og/eller viktige forminner. I forbindelse med senere reguleringsplanarbeid er etatene pålagt etter undersøkelsesplikten i § 9 i kulturminneloven å foreta arkeologiske registreringer. Når registreringene er gjennomført vil arkeologiske utgravninger kunne bli gjennomført for å dokumentere og fjerne eventuelle funn. Dette kan kun skje etter søknad om, og innvilgelse av, dispensasjon fra kulturminneloven fra kulturminne-myndighetene. Det er Riksantikvaren som beslutter hvilket omfang av utgravinger som skal gjøres. Etter dette utarbeider Kulturhistorisk museum, UiO, et budsjett for arbeidene. Usikkerheten til kostnader der dette arbeidet ikke er gjort er derfor svært høy.

Basert på forventet sluttkostnad for arkeologiske utgravinger for jernbaneprosjekter under bygging og estimert kostnad for prosjekter i planfase, ligger andelen for arkeologiske utgravinger mellom 0,5 promille og 7 promille av kostnadsramme for respektive styringsmål for de prosjektene der arkeologiske utgravinger må gjøres.

Statens vegvesen opplyser at de ikke har oversikt over hvor stor andel av kostnadene på alle prosjekter som skal bygges, som vil kunne gå til arkeologiske utgravninger. Statens vegvesen opplyser videre at kostnadene utgjør en svært liten andel av prosjektkostnadene. I kommunedelplanfasen søker Statens vegvesen å unngå traseer med stort potensial for inngrep i områder med kulturminner.

Det vil i praksis ikke påløpe kostnader til arkeologiske utgravinger i forbindelse med gjennomføringen av prosjektene på kystområdet.

For ny lufthavn i Mo i Rana er de arkeologiske undersøkelsene allerede gjennomført og finansiert av andre, og de er således ikke en del av prosjektkostnaden i Nasjonal transportplan 2022–2033. For flytting av Bodø lufthavn er det satt av 1,2 mill. kroner, tilsvarende rundt 0,2 promille av prosjektkostnaden.

Spørsmål 33:

Hva vil kostnadene være ved å igangsette E6 Oslo Øst med statlig plan i første seksårsperiode?

Svar:

E6 Oslo Øst har et kostnadsanslag på 19,7 mrd. 2021-kr. En av flere forutsetninger for å kunne igangsette prosjektet er lokalpolitisk tilslutning til bompengefinansiering. Dersom reguleringsplanarbeidet fortsetter, planen vedtas av staten eller kommunen uten forsinkelser og det lokalt er tilslutning til bompenger, kan prosjektet i teorien ha behov for i størrelsesorden 1 til 1,5 mrd. kroner i første seksårsperiode.

Spørsmål 34:

Hvor stor andel av midlene satt av til bypakker er planlagt brukt på henholdsvis veiprojekt, kollektivinvesteringer og -drift, gang- og sykkelveier, og øvrige formål?

Svar:

I Nasjonal transportplan 2022–2033 er det totalt prioritert om lag 80,1 mrd. 2021-kr til byområder som er aktuelle for byvekstvtaler og statlige tilskudd.

For byvekstvtaler er det prioritert følgende:

- 24,1 mrd. kr til kollektiv-/gang- og sykkeltiltak langs riks-, fylkeskommunale og kommunale veier
- 26,3 mrd. kr. i særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50- ordningen)
- 28,5 mrd. kr. i statlig tilskudd til byområder:
 - Belønningsmidler, dette er statlige tilskuddsmidler som kan brukes både til sykkel, gang- og kollektivtiltak langs riks-, fylkes- og kommunalt vegnett. Midlene kan også brukes til drift av kollektivtrafikk
 - Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk
 - Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i de fire største byområdene
 - Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren
- 500 mill. kroner i tilskudd til ny Majorstuen stasjon i Oslo (inngår ikke i 50/50-ordningen)

Det prioriteres også midler til stasjons- og knutepunktutvikling i byområdene innenfor jernbanerammen.

Tilskudd til mindre byområder:

600 millioner kroner er prioritert til ny tilskuddsordning for ytterligere fem byområder som ikke er aktuelle for byvekstvtale.

Riksveiprojekter:

Riksveiprojekter som inngår i bompengefinansierte bypakker finansieres som en del av riksveirammen, se omtale i kapittel 11 i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2022-2033.

Det er ikke spesifisert i stortingsmeldingen hvor mye statlige midler som skal gå til programområdetiltak i bompengefinansierte bypakker.

Spørsmål 35:

Hvilke veiprojekt under inngåtte byvekstavtaler/bypakker planlegges fullført i planperioden, og hvor stor vil kostnaden være for å fullføre dem uten bompenger?

Svar:

I Nasjonal transportplan 2022–2033 er de store statlige riksveiprojektene som inngår i byvekstavtalene omtalt i kapittel 11.11. Det legges til grunn at spørsmålsstiller med "kostnader" mener økte statlige bidrag for å fullføre prosjektene uten bompenger. Det understrekes at det for både projektkostnader og anslag for bompenger hefter usikkerhet. Økningen i det statlige bidraget er beregnet med utgangspunkt i kostnadsanslag i NTP 2022 – 2033 eller inngåtte byvekstavtaler.

Oslo-området

Staten har inngått en byvekstavtale for perioden 2019–2029 med Viken fylkeskommune og kommunene Oslo, Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo. Riksveiprojektet E18 Lysaker – Ramstadsletta er forutsatt delvis bompengefinansiert gjennom en egen bompengereordning utenfor Oslopakke 3 (jf. Prop. 38 S/Innst. 393 S (2019-2020)). Prosjektet får imidlertid et bompengebidrag fra Oslopakke 3 på 30 mill. 2019-kr, men er altså avhengig av bompenger utenom bypakken (om lag 10,7 mrd. kroner).

Bergens-området

Staten har inngått en byvekstavtale for perioden 2019–2029 med Vestland fylkeskommune og kommunene Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden. Porteføljen for byvekstavtalen omfatter riksveiprojektet Ringveg øst. Prosjektet er ikke prioritert i NTP 2022-2033. I NTP er det prioritert midler til E39 Fløyfjellstunnelen. Endelig statlig bidrag og bompengebidrag vil bli gjenstand for forhandlinger med lokale myndigheter, jf. kapittel 11.11.3.

Trondheims-området

Staten har inngått en byvekstavtale for perioden 2019–2029 med Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal. Porteføljen for byvekstavtalen omfatter ett stort riksveiprojekt, rv 706 Nydalsbrua. For dette prosjektet er det beregnet et bompengebidrag på omlag 465 mill. 2021-kr.

Nord-Jæren

Staten har inngått en byvekstavtale for perioden 2019–2029 med Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg. Porteføljen for byvekstavtalen omfatter flere store riksveiprojekter: E39 Ålgård–Hove, E39 Smiene–Harestad og rv 509 Transportkorridor vest (Sør-Tjora–Kontinentalveien og Kontinentalveien–Sundekrossen). Når det gjelder prosjektet E39 Smiene–Harestad ligger dette inne i porteføljen for byvekstavtalen for Nord – Jæren, men vil først være aktuelt for mulig oppstart i andre seksårsperiode. Samlet for disse prosjektene er det beregnet et bompengebidrag på 5,4 mrd. 2021-kroner.