

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

Spørsmål 229:

Hvor mange av riksveiprojektene i foreslått NTP som firefelts standard har ÅDT under 15.000 og hva ville innsparingene vært ved å senke ambisjonen fra firefelts til to- og trefelts motorveier for disse prosjektene? Det ønskes spesifisert på Nye Veier AS og Statens vegvesens prosjekter og på hvert enkelt prosjekt.

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. Både Nye Veier og Statens vegvesen har vist at det finnes potensial for å øke lønnsomheten i prosjektene, jf. deres svar på Oppdrag 1 til NTP

(<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. Statens vegvesen rapporterer i dag antall km 4-feltsvei og 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.

Statens vegvesen har nylig, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, sett på hvilken standard som bør bygges på veier med ÅDT mellom 6 000 og 20 000. På veier mellom 6 000 og 12 000 i ÅDT ble to ulike standarder vurdert: To-/trefeltsvei med fartsgrense 90 km/t eller smal firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t.

Utgangspunktet for kostnader i utredningen var investeringskostnader for to-/trefeltsvei og firefelts motorvei, som vil variere veldig etter hvor disse bygges, og topografi samt andre stedlige forhold. Det vil derfor være stor usikkerhet knyttet til disse tallene.

Kostnadstall fra et utvalg utbyggingsprosjekter er:

- kostnader pr løpemeter for en to-/trefeltsvei varierer mellom 125 000 og 200 000 kr/lm. Den gjennomsnittlige kostnaden er på 175 000 kr/lm.
- kostnader per løpemeter for smal firefelts motorvei er fra 200 000 til 500 000 kr/lm, med et gjennomsnitt på 300 000 kr/lm.

Utredningen viste at for veier med ÅDT under 12 000 var to-/trefeltsveier generelt sett mer samfunnsøkonomisk lønnsomt enn smal firefelts motorvei. Årsak til dette er i hovedsak at investeringskostnadene er lavere for to-/trefeltsvei enn motorvei, på grunn av mindre krav til bredde og linjeføring. I tillegg er to-/trefeltsvei billigere å drifte og vedlikeholde enn motorvei. Samtidig som

utredningen viste at det generelt sett er høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved bygging av to-
/trefeltsvei når ÅDT er under 12 000 er det viktig å understreke at dette kan variere fra prosjekt til prosjekt
og derfor også må vurderes på prosjektnivå.