

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

### **Spørsmål 53:**

Hvor mye setter regjeringen av til skredsikring gjennom planperioden, fordelt på riks- og fylkesvei?

### **Svar:**

I ny Nasjonal transportplan blir det lagt opp til en økt satsing på skredsikring i første seksårsperiode sammenlignet med gjeldende plan. Ut fra tabell 12.2 *Investeringsportefølje: Prosjekter/effektpakker prioritert for oppstart 2022-2027* kan man lese hvor mye midler som er satt av til skredsikring på riksveier. For prosjektene nevnt i tabellen ligger det til grunn 18 286 millioner kroner i statlig bidrag til skredsikringstiltak på riksveier for hele planperioden.

I tillegg har Nye Veier fått overført flere strekninger til sin portefølje hvor det vil være aktuelt å gjennomføre skredsikringstiltak. Det gjelder for eksempel rv. 13 Skare-Sogndal, E136 Dombås-Vestnes og E6 Otta-Dombås.

Midler til mindre investeringer, inkludert mindre skredsikringstiltak, er ikke fordelt i meldingen. Endelig fordeling fastsettes i årlige budsjetter, men Statens vegvesen jobber med en gjennomføringsplan som vil konkretisere også mindre investeringer.

Frem til 2020 ble det bevilget midler til skredsikring av fylkesveier gjennom et øremerket tilskudd til fylkeskommunene. Tilskuddet ble fordelt mellom fylkeskommunene basert på et tilskuddsprogram for årene 2018–2023, som ble utarbeidet på bakgrunn av de økonomiske rammene i Nasjonal transportplan 2018–2029. Fra 2020 ble disse midlene innlemmet i rammetilskuddet til fylkeskommunene. I rammetilskuddet fordeles disse midlene mellom fylkeskommunene med utgangspunkt i gjennomsnittlig årlig ramme i tilskuddsprogrammet. I statsbudsjettet for 2021 fordeles 817,8 mill. kr på denne måten. I Nasjonal transportplan 2022-2033 er det lagt opp til å videreføre denne fordelingen innenfor rammetilskuddet

**Spørsmål 54:**

Hvor mye midler er bundet opp fra inneværende NTP, inn i første 6-års periode i regjeringens fremlagte NTP?

**Svar:**

Tabell 12.1 viser hvilke prosjekter/effektpakker som er igangsatt før 2022 (bindinger) for investeringsporteføljen. Summen i denne tabellen viser at disse navngitte prosjektene/effektpakkene vil kreve i overkant av 90 mrd. kroner i statlige midler og 30 mrd. kroner i bompenger/annen finansiering i hele tolvårsperioden. De statlige midlene er fordelt med 81 mrd. kroner i første seksårsperiode og nærmere 10 mrd. kroner i andre seksårsperiode.

Det er også andre deler av de økonomiske rammene som er bundet opp, slik som inngåtte drift- og vedlikeholdskontrakter, kjøp av riksveiferjetjenester, inngåtte avtaler med byområdene, kjøp av persontransport med tog, signal- og sikringssystemet ERTMS, mindre investeringstiltak innenfor vei, jernbane og farleder, tilsagn om fylkeskommunale tilskudd m.m. Samferdselsdepartementet har ikke beregnet summen av dette. Disse tiltakene/områdene er forutsatt dekket innenfor planrammen.

**Spørsmål 55:**

Hvor mye midler er bundet opp fra regjeringens forslag til ny NTP i første seksårsperiode og inn i neste seksårsperiode?

**Svar:**

Som det fremkommer av tabell 12.2 gir prosjektene som er prioritert i første seksårsperiode, 2022–2027, bindinger på 126,7 mrd. kroner i statlige midler i andre seksårsperiode, 2028–2033.

Som redegjort for under spørsmål 54 gjelder denne summen kun de navngitte tiltakene.

**Spørsmål 57:**

Hva er kostnadsoverslaget for arkeologiske utgravinger i hele NTP-perioden?

**Svar:**

Det foreligger ikke et kostnadsoverslag for arkeologiske utgravinger i hele NTP-perioden. Som oppgitt i svaret på spørsmål 31 er det 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 reguleringsplanarbeider 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 59:**

Hva vil være kostnaden ved å fjerne bompengandelen i prosjekter som er under bygging?

**Svar:**

Svaret forutsetter at prosjekter som er under bygging defineres som bompengeprojekter som er vedtatt av Stortinget, men som enda ikke har startet bompengeskatt. For pakker under bygging, men som har startet innkreving, vises det til svar på spørsmål 58.

Bompengeselskapenes samlede lån per 31.12.2020 for de prosjektene som var vedtatt men som ikke hadde startet innkreving ved utgangen av 2020, var 14 mrd. kr. Dette var fordelt på de ulike oppdragsgiverne på følgende måte:

- Statens vegvesen: 12,0 mrd. kr
- Nye Veier: 1,8 mrd. kr
- Fylkeskommunene: 0,3 mrd. kr

I tillegg til ovennevnte kommer utestående rekvireringer/forpliktelser overfor oppdragsgiverne for slutføring av pågående og planlagt utbygging. Ut over dette er det altså store forpliktelser tilknyttet de bompengefinansierte bypakkene i de største byene, jf. svar på spørsmål 58.

En oversikt over prosjekter som er vedtatt per april 2021, men som ikke har startet innkreving ved utgangen av 2020, er oppgitt i etterfølgende tabell. Dette utgjør forpliktelser på om lag 80,1 mrd. kroner. Tabellen inneholder informasjon om bompenger som skal dekke investeringskostnader i prosjektene, i henhold til de respektive stortingsproposisjonene, forutsatt innkrevningstid, i tillegg til hvem som er oppdragsgiver.

Bompengeprojekt	Oppdragsgiver	Forutsatt innkrevningstid iht. stortingsproposisjon (år)	Bompenger til investeringer (mrd. kr)	Kr-verdi	Bompenger til investeringer, omregnet til 2021 mrd. kr
E16 Bjørum - Skaret	Statens vegvesen	15	2	2016	2,3
E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum	Statens vegvesen	15	1,6	2018	1,7
E18 Lysaker - Ramstadsletta	Statens vegvesen	15	10,8	2019	11,2
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	Nye Veier	15	7,9	2017	8,8
E39 Lønset - Hjelset	Statens vegvesen	15	0,7	2020	0,7
E39 Svegatjørn - Rådal	Statens vegvesen	18	2,6	2014	3,1
E39 Rogfast <sup>1</sup>	Statens vegvesen	20	12,4	2020	12,7
E6 Moelv - Øyer	Nye Veier	15	5,5	2019	5,7
E6 Ranheim - Åsen	Nye Veier	15	6,1	2018	6,5
E6 Ulsberg - Melhus	Nye Veier	15	5,7	2018	6,1
Fv 659 Nordøyvegen	Møre og Romsdal fylkeskommune	20	0,5	2017	0,6

<sup>1</sup> E39 Rogfast har forhånds- og parallellinnkreving på ferje frem til etterskuddsinnkreving starter etter at vegen åpner, og er derfor inkludert i prosjekter som ikke har startet innkreving.

Rv 36 Bø - Seljord	Statens vegvesen	15	0,3	2018	0,3
Rv 4 Roa - Gran grense inkl. Jaren - Amundrud/ Almenningsdelet - Lygnebakken	Statens vegvesen	15	1,3	2020	1,3
Rv 555 Sotrasambandet	Statens vegvesen	20	6,5	2018	6,9
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2	Statens vegvesen	14	2,1	2021	2,2
E18 Tvedestrand - Dørdal	Nye Veier	15	3,9	2020	4,0
Rv 13 Ryfast	Statens vegvesen	20	4,8	2012	6,0

**Spørsmål 60:**

Hva vil være kostnaden ved å fjerne bompengandelen i prosjekter som er vedtatt, men der utbygging ikke har startet enda?

**Svar:**

Vi viser til svar på spørsmål 58 og 59. Fra prosjektene er vedtatt av Stortinget til oppstart av innkreving skiller vi ikke mellom prosjekter som har startet utbygging eller ikke. Alle bompengeprosjekter som er vedtatt er derfor inkludert i svar på spørsmål 58 og 59.

Bompengeforpliktelsene som er skissert inkluderer ikke prosjekter som er omtalt i St. Meld. 20 (2020–2021) Nasjonal Transportplan 2022–2033, men der det ennå ikke foreligger samtykke fra Stortinget gjennom behandling av egne proposisjoner.

**Spørsmål 61:**

Hvor stor er bompengandelen i prosjektene, henholdsvis i første og andre seksårsperiode?

**Svar:**

I ny Nasjonal transportplan legger vi opp til en ramme på 314,4 milliarder kroner til investeringer på riksveier i hele landet. I tillegg legger vi til grunn et anslag på 123,2 milliarder kroner i bompenger til riksveinvesteringer. Det gir en bompengandel på 28 prosent for de samlede investeringene på riksvei. Bompengandelen i hvert enkelt prosjekt vil variere. Virksomhetene skal arbeide videre med å forbedre og utvikle prosjektene, herunder gjøre endelige vurderinger av bompengefinansiering.

Bompenger/annen finansiering oppgis for hhv. prosjekter som er i gang satt før 2022 og prosjekter som er prioritert for oppstart 2022-2027, jf tabell 12.1 og tabell 12.2. Bompenger/annen finansiering er ikke periodisert mellom første og andre seksårsperiode.



**Spørsmål 62:**

I anmodningsvedtak nr. 723, 30. mai 2016 uttaler Stortinget følgende: «*Stortinget ber regjeringen i Nasjonal transportplan ha en helhetlig tilnærming til logistikknutepunkt, og se investeringer i farled, havn og veg- og banesystem i sammenheng.*» I inneværende transportplan sier regjeringen at «*Det er behov for å forsterke arbeidet med kartlegging av flaskehalsar på vegsiden, slik at havnenes behov kan vektlegges ved utvelgelse av vegprosjekter ...*»

Hva er gjort på dette området så langt, og hvorfor er denne målsettingen fjernet i forslaget til ny plan?

**Svar:**

Oslo Economics og Flowchange gjennomførte i 2018 en utredning på oppdrag fra Kystverket, der de undersøkte sammenhengen mellom utbedring av tilførselsvei til havn og betydning for godstransportens effektivitet og transportmiddelfordeling.<sup>2</sup> De fant at utbedring av tilførselsvei ville gi lavere transportkostnader for godstransporten, på grunn av høyere hastighet og mer forutsigbarhet. De fant også at etterspørselen etter sjøtransport over de tre havnene de undersøkte, ville øke relativt lite som følge av tiltakene på tilførselsvei. Det vil si at utbedring av veitilknytning til havn sannsynligvis ville ha begrenset betydning for godsoverføring og transportmiddelfordeling, i hvert fall på kort sikt. De peker også på at selv om investeringer i veinettet kan gi mer effektiv tilførsel til havnene, kan investeringer i veinettet, særlig motorveiutbygging og ferjeavløsning, også gi mer effektiv veitransport på bekostning av sjøtransporten. I Nasjonal transportplan 2022 – 2033 legges det opp til at tilskuddsordningen for investering i effektive og miljøvennlige havner skal styrkes. Ordningen skal bidra til å effektivisere logistikkjeden og styrke sjøtransportens konkurransevne gjennom å støtte opp om mer effektiv infrastruktur og logistikk i havnene. Dette vil redusere kostnader og tidsbruk, bedre samspillet mellom transportformene og bedre transportkvaliteten. Spart tid for skip eller lastebiler i havn vil i tillegg redusere utslipp og støy. Tilskuddsordningen er et viktig virkemiddel rettet mot havnene som gir økt framkommelighet for gods. Effektiviseringsgevinstene kan komme aktører i hele logistikkjeden til gode. Det vises til at tilskudd blant annet kan benyttes til tilgangsinfrastruktur fra vei og sjøside.

I forarbeidet til Nasjonal transportplan har næringslivet blitt invitert til å komme med innspill om de største utfordringene. Næringslivets behov for blant annet bedre regularitet og tilgjengelighet, samt kortere reisetid, har vært viktig når regjeringen har gjort sine prioriteringer.

Mindre investeringstiltak, som utbedring av flaskehalsar, er ikke konkretisert i Nasjonal transportplan 2022-2033. Det er foreslått en økonomisk ramme til mindre investeringer på riksvei i første seksårsperiode. Hvilke tiltak som prioriteres innenfor denne rammen vil Statens vegvesen komme tilbake til i sitt arbeid med etatens egen gjennomføringsplan, hvor rammene styres av de årlige budsjettene. Tilsvarende gjelder for mindre farvannstiltak i regi av Kystverket. Tiltakene skal gi best mulig måloppnåelse mot målstrukturen for Nasjonal transportplan 2022-2033. Statens vegvesen og Kystverket skal kontinuerlig vurdere porteføljen og bygge ut de beste tiltakene først.

Det er foreslått en styrking tilskudd til fylkene på 15,9 milliarder kroner i Nasjonal transportplan 2022-2033. Den økte satsingen består av 2,7 milliarder til kompensasjon for tunnelsikkerhetsforskriften og 13,2 milliarder til tilskuddsordning for vedlikehold, utbedring og fornyingstiltak på fylkesveiene. Fylkene skal prioritere vedlikeholds- utbedring- og fornyingstiltak på veier som forstørrer bo- og arbeidsmarkedsregioner og viktige næringsveier. Det er ikke gitt spesifikke føringer på utbedring av

<sup>2</sup> Oslo Economics og Flowchange (2018) *Veitbedring sin betydning for sjøtransportens effektivitet og konkurransevne*.

flaskehalsen på fylkesveier, men her står fylkene fritt til å prioritere slike tiltak innenfor rammene av den nye ordningen.

Det vises også til punktet om havnestruktur i nærskipfartsstrategien i kap. 8.3.2 i Nasjonal transportplan 2033 - 2033. Et geografisk spredt havnetilbud begrenser behovet for veitransport, gir lavere transportkostnader for næringslivet og reduserer de samfunnsøkonomiske kostnadene forbundet med transport. Dagens desentraliserte havnestruktur er derfor hensiktsmessig, og regjeringen vil legge til rette for å opprettholde denne. Dette innebærer at ordningen med utpekte «stamnetthavner»<sup>3</sup>, som skulle prioriteres ved statlige utbedringer av farvannet, nå avvikles, slik at statlige virkemidler og ressurser til farvannsutbedringer benyttes der behovene er størst.

---

<sup>3</sup> 32 kommunale havner eller havneterminaler er i dag utpekt som stamnetthavner. Disse havnene har imidlertid ingen særskilt status etter den nye havne- og farvannsloven, som trådte i kraft 1. januar 2020. Staten har nå ansvar for utbedringer som gjøres av hensyn til sikkerhet og framkommelighet for den alminnelige ferdselen i hele farvannet, også i innseilingen til havner eller havneterminaler.

**Spørsmål 63:**

Hva vil kostnaden være for å utbedre rv. 22 mellom E6 på Hvam til rv. 4 Gjelleråsen til sammenhengende firefelts vei?

**Svar:**

I KVU for vegforbindelser øst for Oslo har Statens vegvesen sett på utbedring av den 4 km lange strekningen mellom Hvam og Gjelleråsen til en kapasitetssterk 4-felts vei. Til grunn for kostnadsberegningen ligger utbygging av et felt ekstra i hver retning i eksisterende trasé for fv 22. Med en anslått løpemeterpris på 130.000 kroner, er kostnaden for Hvam-Gjelleråsen anslått til 520 mill. 2019-kr. Kostnadsanslaget er oppgitt uten usikkerhetsavsetning som normalt gir et tillegg på 30-50 % på KVU-nivå.

**Spørsmål 64:**

Hvor mye av midlene satt av til bypakker er planlagt til henholdsvis sykkel og gange, kollektivtiltak (fordelt på investering og drift) og veiformål (fordelt på investering og vedlikehold), fordelt på første og andre seksårsperiode?

**Svar:**

I Nasjonal transportplan 2022–2033 er det totalt prioritert om lag 80,1 mrd. 2021-kr til byområdene i planperioden.

For byområdene er følgende fordeling lagt til grunn:

- 24,1 mrd. kr til kollektiv-/gang- og sykkeltiltak langs riks-, fylkeskommunale og kommunale veier. Disse kan ikke benyttes til drift av kollektivtransport. Det er lagt til grunn 12,6 mrd. kr i første seksårsperiode og 11,5 mrd. kr i andre seksårsperiode, jf. tabell 10.5.

Statlige tilskudd til byområder er oppgitt i tabell 10.5. En samlet ramme på 55,9 mrd. kr er fordelt med om lag 30,7 mrd. kr i første seksårsperiode og om lag 25,2 mrd. kr i andre seksårsperiode. Dette fordeles som følger:

- 26,3 mrd. kr. i særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50- ordningen). Disse midlene kan ikke brukes til drift. Fordeling av statlig tilskudd i første og andre seksårsperiode er oppgitt per prosjekt i tabell 12.1 og 12.2.
- 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 veinett. Midlene kan også brukes til drift av kollektivtrafikk.
  - Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk. Dette er til drift.
  - Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i de fire største byområdene. For noen byvekstavtaler har midler til bedre kollektiv delvis også blitt satt av til enkelte driftstiltak.
  - Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren.
- 500 mill. kroner i tilskudd til bygging av ny Majorstuen stasjon i Oslo (inngår ikke i 50/50-ordningen).
- 600 mill kroner tidlig i planperioden til en ny tilskuddsordning for ytterligere fem byområder som ikke er aktuelle for byvekstavtaler. Disse midlene vil ikke kunne brukes til drift av kollektivtransport.

Riksveiprosjekter som inngår i bompengefinansierte bypakker finansieres som en del av riksveirammen, se omtale i kapittel 11 i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2022-2033. Fordeling av investeringsmidler til prosjektene mellom første og andre seksårsperiode er oppgitt i tabell 12.1 og 12.2. Drift- og vedlikehold av riksveiprosjekter er ikke finansiert gjennom bompengefinansierte bypakker.

**Spørsmål 65:**

Ber om en fylkesvis oversikt over alle prosjektene i NTP, med kostnadsramme og planlagt oppstartstidspunkt. Samt spesifisering av totalkostnadene på prosjektene, både først og andre periode, og om noe går ut over siste seksårsperiode.

**Svar:**

Informasjonen som her etterspørres er i stor grad gitt i kapittel 12 i stortingsmeldingen. Konkrete investeringstiltak i stortingsmeldingen omtales kun for første seksårsperiode. Prosjektene/effektpakkene prioritert for oppstart i perioden 2022-2027 er presentert i tabell 12.2 i stortingsmeldingen. Det er flere prosjekter som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode, men som ikke vil være ferdig utbygd innen 2027.

Vedr. kostnadsramme

Alle kostnadsoverslagene i meldingen er basert på P50 som økonomisk resultatmål. Det er vanlig å regne med usikkerhetsmargin på +/-10–20 prosent ved reguleringsplan og +/-25 prosent ved kommunedelplan. I fasen med konseptvalgutredning og kvalitetssikring (KVU/KS1-nivå) er usikkerheten enda større. Kostnadsrammer som vedtas av Stortinget er basert på P85, og inneholder derfor en usikkerhetsavsetning over P50. Prosjektene prioritert for oppstart i 2022–2027 har ikke fastsatt kostnadsramme, og oppgitte kostnader i tabellen under tar derfor som i meldingen utgangspunkt i P50 (tilsvarende styringsramme).

Vedr. planlagt oppstartstidspunkt

Regjeringen har ikke satt oppstartstidspunkt for de prioriterte prosjektene. Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Kystverket skal jobbe videre med å optimalisere investeringsporteføljen. Prosjektene som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode utgjør porteføljen av prosjekter som virksomhetene skal optimalisere og porteføljestyre. Fordelingen mellom de to periodene er utgangspunktet for virksomhetenes porteføljestyring, og optimalisering og andre endringer i prosjektene kan få konsekvenser for rekkefølgen. Faktisk gjennomføring av et prosjekt er dermed ikke garantert selv om det er nevnt i stortingsmeldingen. Dersom prosjektene ikke endres (gjennom optimalisering eller annen ny informasjon), skal prosjektene som i sin helhet ligger i første seksårsperiode fullføres først. Dette er blant annet viktig for å ivareta den geografiske balansen som er lagt til grunn i stortingsmeldingen. Porteføljen kan endres ved rullering av Nasjonal transportplan.

Ut over siste seksårsperiode

Informasjon om hvorvidt prosjektet også er forutsatt finansiert etter 2033 fremkommer ikke i kapittel 12 i stortingsmeldingen (jf. tabellnote 1 på side 259).

Dette er med periodiseringen forutsatt per mars 2021 aktuelt for følgende prosjekter:

Sektor	Korr.	Fylke	Tiltak	Kategori	Stat etter 2033	Bom/ andre etter 2033
Jern- bane	3	Vestfold og Telemark	Vestfoldbanen ytre IC: To tog/t Oslo-Skien	Nye effektpakker	119	
Vei	4	Vestland	Rv. 555 Sotrasambandet	Binding (OPS)	800	3 150
Jernbane	5	Viken	FRE16: Ringeriksbanen	Nye effektpakker	1 067	
Vei	6	Innlandet	Rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen- Grundset/Basthjørnet	Binding (OPS)	240	1 080
Vei	8	Nordland, Troms og Finnmark	E10/rv. 85 Tjeldsund- Gullesfjordbotn- Langvassbukt	OPS		1 009

For nevnte OPS-prosjekter er rammen knyttet til "betaling for driftsstandard" og "betaling for tilgjengelighet", altså betaling til OPS-selskapene for at disse har ansvaret for drift og vedlikehold av strekningen. Disse kostnadene er ikke vist for prosjekter som Statens vegvesen/Nye Veier har ansvaret for.