

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

Spørsmål 74:

Regjeringen legger opp til at to nye strekninger på E6 i Troms skal overføres til Nye Veier. Vil det være mulig å sette tidsfrister for når disse prosjektene skal være ferdig utbygd, eller vil det være opp til Nye Veier å foreta prioriteringene?

Svar:

Samferdselsdepartementet legger i NTP-meldingen opp til å utvide Nye Veiers portefølje med blant annet E6 Olderdalen-Langslett og E6 Nordkjosbotn-Hatteng i Troms og Finnmark. Som for de andre strekningene i Nye Veier sin portefølje er det opp til selskapet selv å vurdere utbyggingsrekkefølgen mellom strekninger. Departementet legger derfor ikke opp til noen egen tidsfrist for de to aktuelle strekningene i Troms og Finnmark.

Spørsmål 75:

Hva er status i arbeidet med å bygge midtdeler på gjenværende strekning av den svært ulykkesbelastede E8 gjennom Lavangsdalen i Troms?

Svar:

På strekningen nord for dagens midtdeler i Lavangsdalen vil prosjektet E8 Sørbotn – Laukslett gi sammenhengende midtdeler langs Ramfjorden og over ny bru til Laukslett. Dette prosjektet er prioritert i første seksårsperiode i NTP 2022-2033.

På strekningen sør for dagens midtdeler foreligger det ingen vedtatte planer for videreføring. Det ble i 2013 startet planlegging av midtdeler og andre tiltak på strekningen E8 Laksvatnbukt – Storskreda. Siden prosjektet ikke var prioritert i NTP 2018 – 2029 ble planarbeidet stanset i 2017. Prosjektet er heller ikke prioritert i NTP 2022-2033.

I påvente av en eventuell utbygging vurderer Statens vegvesen om det skal gjennomføres mindre tiltak for å bedre sikkerheten på strekningen. Veien er for smal til å etablere forsterket midtoppmerking innenfor dagens kjørebane, men aktuelle tiltak kan være ATK og/eller nedsatt fartsgrense, bedre oppfølging av friksjonsforholdene, og eventuelt forsterket drift og vedlikehold. For å ha et grunnlag for å vurdere fartsgrense og ATK startes det nå opp med hastighetsmålinger.

Spørsmål 76:

Nye Veier har nedskalert prosjektet E6 Kvænangsfjellet i Troms betydelig. Dersom regjeringen ønsket en nedskalert og rimeligere løsning, hvorfor kunne ikke Statens vegvesen da fått oppdrag om det?

Svar:

Nye Veiers overordnede mål er å oppnå mer vei for pengene og høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet i sine prosjekter. Bl.a. som følge av kostnadsbesparelser på porteføljen til selskapet fikk Nye Veier ansvaret for planlegging og utbygging av E6 Kvænangsfjellet i Troms og Finnmark fylke i Prop. 110 S (2018–2019).

Nye Veier har vurdert det prosjektutløsende behovet og målsettingen for prosjektet – hva skal prosjektet løse. Videre har det i utviklings- og optimaliseringsarbeidet stått sentralt å løse prosjektmålet ved å bruke samfunnets midler på en effektiv måte innenfor den rammen som Nye Veier har tilgjengelig.

Nye Veier har prioritert og sikrer utbygging av dette prosjektet gjennom å redusere kostnadene. Utbyggingen vil gi økt framkommelighet og samfunnssikkerhet på strekningen. Et av grepene for å redusere kostnadene var å ikke inkludere tunnel forbi Rakkeneslia. I Nye Veiers begrunnelse for å ikke inkludere denne tunnelen er det vektlagt at strekningen ble sikret med solide rasnett i 2016.

Spørsmål 80:

Hva er kostnaden for å utvide bymiljøavtalene slik at staten støtter de store kollektivprosjektene med 80 % og inkludere Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø i ordningen?

Svar:

Gjennom de inngåtte byvekstavtalene med de fire største byene bidrar staten med særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-ordningen), jf. fjerde kolonne i tabellen under. I Nasjonal transportplan 2022-2033 er det tatt høyde for å videreføre dette tilskuddet. Dersom det statlige bidraget til disse prosjektene skal økes til 80 pst, vil det statlige finansieringsbidraget fordeles som vist i femte kolonne under. Alle beløp i tabellen er i 2021-kr.

Prosjekter	Byområde	Prosjekt-kostnad	Statlig bidrag (50 pst.)	Statlig bidrag (80 pst.)
Fornebubanen ¹	Oslo og Viken	17 176	8 333	13 333
T-banetunnel gjennom sentrum ²	Oslo og Viken	19 017	9 509	15 214
Bybanen til Fyllingsdalen	Bergen	7 093	3 546	5 674
Metrobuss trinn 1	Trondheim	3 540	1 770	2 832
Bussveien ³	Nord-Jæren	10 850	5 351	8 562
SUM		57 676	28 509	45 615

1) Statens bidrag er fastsatt på bakgrunn av prosjektkostnadene ekskl. innsparing som følge av flytting av Skøyen stasjon og basestasjon ut over hensetningsanlegg.

2) Foreløpig kostnadsoverslag, hentet fra Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029

3) Foreløpig kostnadsoverslag, hentet Bymiljøpakkens handlingsprogram. I Byvekstavtalen inngått i 2019 er Statens halvdel 5 190 mill. 2020-kr. inkl. mva. på riksvei og eks. mva. på fylkesvei.

Den statlige innsatsen i byområdene er styrket som følge av bompengavtalen fra 2019. Tilskuddet til store kollektivprosjekter er økt fra 50 til 66 prosent. Halvparten av dette tilskuddet skal gå til reduserte bompenger. Den andre halvparten skal gå til bedre kollektivtilbud etter lokal prioritering. I de inngåtte byvekstavtalene er tilskuddet fordelt som følgende

- Osloområdet: 5,2 mrd. kroner
- Bergensområdet: 1,2 mrd. kroner
- Trondheimsområdet: 0,58 mrd. kroner
- Nord-Jæren: 0,52 mrd. kroner

Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud kommer altså i tillegg til det statlige bidraget i 50/50 ordningen.

I planperioden prioriteres i tillegg midler til Bybanen til Åsane i Bergen som et nytt 50/50-prosjekt. Det er også prioritert midler innenfor riksveirammen til forlengelse av E39 Fløyfjellstunnelen som ikke inngår i 50/50-ordningen, men som er en forutsetning for bybaneutbyggingen. Beløpet som er prioritert, er basert på foreløpige kostnadsanslag og det er fortsatt stor usikkerhet knyttet til framdrift, kostnader og finansiering av de ulike delene av bybaneprojektet. Foreløpig er de samlede kostnadene for bybaneutbyggingen og forlengelse av Fløyfjellstunnelen anslått til om lag 12 mrd. kroner. Endelig statlig bidrag og delvis bompengefinansiering vil bli gjenstand for forhandlinger med lokale myndigheter.

I NTP 2022-2033 legges det også til rette for å inngå byvekstavgifter for Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø i planperioden. Det er prioritert om lag 10 mrd. kroner til byvekstavtaleforhandlinger i disse byområdene. Statens bidrag i disse avtalene vil være

belønningsmidler (som kan brukes til lokale tiltak og drift av lokal kollektivtransport) og midler til mindre investeringer i kollektivtransport, sykling og gange langs riks-, fylkes- og kommunale veier. Det kan også være aktuelt med statlige midler til stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen og statlige midler til store riksveiprojekter. Dette vil være med på å gi disse byområdene et ytterligere løft i satsingen på miljøvennlig transport. Ordningen med statlig tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-ordningen) er forbeholdt de fire største byområdene. Det er disse byområdene som har de største transportutfordringene, og det er derfor vurdert å være et behov for høykvalitets kollektivløsninger – som bane- eller bussløsninger som helt eller delvis går i egne traseer, har høy frekvens og effektiv av- og påstigning – og som vil være et viktig bidrag for å nå nullvekstmålet. Slike kollektivløsninger krever store investeringer, og det er vurdert som utfordrende for fylkeskommunene å ta et slikt løft alene. Det legges ikke opp til å utvide denne 50/50-ordningen til andre byområder.

Spørsmål 99:

Ønsker en oversikt over gjennomførte utredninger, med tilhørende kostnadsestimat og trasealternativer på de tre strekningene rv. 4 Gjøvik-Oslo, rv. 15 Strynefjellet-Otta, Hordfast (midtre trase og indre trase).

Svar:**Rv. 4 (mill. kr)**

23000	Kostnad fra verdianalysen for rv. 4 utarbeidet av Asplan viak for strekningen Grorud – Mjøsbrua (konsulentrapport, Microsoft Word - Rapport Verdianalyse Rv.4 Sinsen - Mjøsbrua (vegvesen.no)). Kostnaden er ikke kvalitetssikret).
-------	--

Rv. 15 (mill. kr)

4 418	Strekningen rv. 15 Lægervatn-Skora (jf. oppdrag 1)
	Strekningen Otta-Dønnfoss (utbedringsstrekninger fra oppdrag 9):
1 050	Delparsell 1 Otta-Byrbergje (Lom grense) (fra oppdrag 9)
	Delparsell 2 Byrbergje (Lom grense) -Dønnfoss

Det vises til Statens vegvesens svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet i arbeidet med ny Nasjonal transportplan. Svarene finnes her: [NTP 2022-2033: Oppdrag og svar - regjeringen.no](#)
I oppdrag 1 hadde Statens vegvesen et anslag for stort prosjekt for Otta-Dønnfoss på om lag 3 mrd. kr. I forbindelse med svar på oppdrag 9 ble strekningen foreslått som 2 utbedringsstrekninger.

Hordfast -tilhørende kostnadsestimat for midtre trase og indre trase

Kommunedelplanen for E39 Stord – Os, Ådland – Svegatjørn ble godkjent av KMD 5. september 2019, og Statens vegvesen fikk bestilling på statlig reguleringsplan etter alternativ F med kryssing av Langenuen mellom Jektevik og Hodnanes. Statens vegvesen er ikke bedt om å gjøre ny utredning av indre linje, og Samferdselsdepartementet har derfor ikke oppdaterte kostnader for denne traseen.

E39 Stord-Os via Reksteren og bru over Bjørnafjorden (midtre trase) er kostnadsberegnet til 37,7 mrd. 2021-kr, jf. Meld. st. 20 kap 12.

E39 Stord-Os via indre linje gjennom Fusa, (indre trase) kostnadsestimat fra 2016 er 39,4 mrd. 2016-kr. Konklusjonen i dag er den samme som tidligere. Kostnaden blir i samme størrelsesorden ved å legge veien via Fusa. Med lenger vei vil nytten bli lavere.

Spørsmål 105:

I tabell 10.5 står det beskrevet en post med «Mindre investeringstiltak». Hvilke konkrete prosjekter er dette?

Svar:

Samlet er det forutsatt om lag 80,1 mrd. kroner til byområdene i planperioden. Av disse er om lag 24,1 mrd. kr prioritert til mindre investeringer i tiltak for kollektivtransport, sykling og gange langs riks-, fylkeskommunale og kommunale veier i de ni byområdene som er omfattet av ordningen med byvekstavtaler. Midlene er i 2021-budsjettet prioritert innenfor rammen til Statens vegvesen. Fordelingen mellom forvaltningsnivåene vil avklares i de årlige statsbudsjettene.

Eksempler på aktuelle gang- sykkel og kollektivtiltak innenfor de inngåtte byvekstavtalene er angitt i kapittel 11.11:

- Osloområdet: Tosidig sykkelfelt langs E18 Griniveien og tosidig sykkelfelt langs E6 Enebakkveien
- Bergensområdet: Videre utbygging av E39 Sykkelstamvei Flesland flyplass – Bergen sentrum – Vågsbotn
- Trondheimsområdet: Gang- og sykkelvei langs rv. 706 Nyhavna – Rotvoll
- Nord-Jæren: Videre utbygging av sykkelstamvei langs E39

Spørsmål 107:

På side 241 vises det til byvekstavtalene for de fire største byområdene, også står det: «Gjennom avtalene bidrar staten med om lag 70 mrd. kroner til kollektivprosjekter, gang- og sykkeltiltak, drift av kollektivtransport, stasjons- og knutepunktsutvikling og reduserte bompenger i de fire byområdene. Det er lagt til grunn at om lag 54 mrd. kroner av det statlige bidraget kommer i planperioden.» Er det lagt til grunn at de 16 mrd. kronene som er differansen mellom 54 mrd. kroner og 70 mrd. kroner skal komme etter denne NTP-planperioden (etter 2033)?

Svar:

Det er inngått byvekstavtaler for Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren for perioden 2019 til 2029. Gjennom disse avtalene bidrar staten med om lag 70 mrd. kroner. Det er prioritert midler for å kunne ivareta dette i planperioden. I tillegg er det bevilget statlige midler til disse avtalene før denne planperioden. Av midlene som er prioritert før planperioden utgjør belønningsmidler til lokale tiltak og drift av lokal kollektivtransport og tilskudd som følge av bompengavtalen fra 2019 en betydelig andel, i tillegg til bidrag til større kollektivprosjekter (50/50-prosjektene).

På sikt vil det kunne være aktuelt å reforhandle byvekstavtalene i de fire største byområdene, og det tas høyde for midler til dette i NTP. Det statlige bidraget etter 2029 for hvert enkelt byområde, vil være et resultat av framtidige reforhandlede avtaler.