

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

Spørsmål 42:

Hvilke av investeringsprosjektene i vedlegg 1, vedlegg 2 og vedlegg 3 (s. 320-329) i Nasjonal transportplan 2018-2029 er ikke realisert og/eller er utsatt/forsinket?

Svar:

Under følger status for prosjektene listet opp i vedlegg 1, vedlegg 2 og vedlegg 3 i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*.

Der det står (start) etter prosjektnavnet, var det kun prioritert midler til oppstart av prosjektet. Dersom prosjektet har endret navn, veinummer e.l., er dette redegjort for i kolonnen "Status".

Vedlegg1:

Korridor	Vegprosjekter	Status
1	Rv 110 Ørebekk–Simo	Åpnet for trafikk
1	E6 Manglerudprosjektet (start)	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
1	Rv 22 Bru over Glomma	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033
2	E18 Riksgrensen–Ørje	Åpnet for trafikk
2	E18 Riksgrensen–Ørje, refusjon	Åpnet for trafikk
2	E18 Knapstad–Retvet, refusjon	Åpnet for trafikk
2	E18 Retvet–Vinterbro	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033
2	E16 Slomarka–Herbergåsen–Nybakk (start)	Overført Nye Veier AS
2	E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum	Bygging pågår
3	E18 Bommestad–Sky	Åpnet for trafikk
3	E18 Varoddbrua	Bygging pågår
3	E39 Hove–Sandved	Åpnet for trafikk
3	E39 Eiganestunnelen	Åpnet for trafikk
3	Rv 23 Dagslett–Linnes	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033 (E134 Dagslett–E18)
3	Rv 509 Sømmevågen	Åpnet for trafikk
3	Rv 509 Sømmevågen–Sola skole	Åpnet for trafikk
3	Rv 509 Sømmevågen–Sola skole, refusjon	Åpnet for trafikk
3	E18 Lysaker–Strand	Bygging pågår til Ramstadsletta
3	E18 Strand–Ramstadsletta–Slependen	Bygging pågår til Ramstadsletta. Planfase Ramstadsletta-Slependen/Nesbru - Ikke prioritert i NTP 2022–2033
3	E18 Slependen–Drengsrud (start)	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
3	E39 Gartnerløkka–Kolsdalen	Vedtatt av Stortinget, jf. Prop. 95 S (2020-2021)/Innst. 320 S (2020-2021)

Korridor	Vegprosjekter	Status
3	E39 Ålgård–Hove	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033
3	E39 Smiene–Harestad	Prosjektet ligger inne i porteføljen for byvekstavtalen for Nord-Jæren, men vil først være aktuelt for mulig oppstart i andre seksårsperiode 2028-2033.
3	Rv 19 Moss	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033
3	Rv 23 Oslofjordforbindelsen, trinn 2	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033 (E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2)
3	Rv 23 Linnes–kryss E18	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033 (E134 Dagslett–E18)
3	Rv 42 Eigerøy bru	Rv. 42 Gamle Eigerøyveien– Hovlandsveien prioritert som utbedringsstrekning i 1. periode av NTP 2022–2033.
3	Rv 282 Holmenbrua	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033. Nåværende rv. 291
3	Rv 509 Transportkorridor vest (ekskl. fellesstrekning med Bussveien)	Bygging pågår
4	E39 Svegatjørn–Rådal	Bygging pågår
4	E39 Dregebø–Gryås og Birkeland–Sande N	Åpnet for trafikk
4	E39 Bjørset–Skei	Åpnet for trafikk
4	E39 Kvivsvegen, refusjon	Åpnet for trafikk
4	Rv 555 Sotrasambandet, forberedende arbeider til OPS	Forberedende arbeider pågår
4	Rv 555 Sotrasambandet	Forberedende arbeider pågår
4	E39 Rogfast	Forberedende arbeider pågår
4	E39 Aksdal–Våg (start)	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
4	E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast) (start)	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033
4	E39 Vågsbotn–Klauvaneset (start)	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
4	E39 Bogstunnelen–Gaular grense	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
4	E39 Myrmel–Lunde	Bygging pågår
4	E39 i Sogn og Fjordane, strekningsvise tiltak Byrkjelo–Sandane	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
4	E39 Volda–Furene	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
4	E39 Vegsund–Breivika	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
4	E39 Ørskogfjellet, krabbefelt	Forberedende arbeider pågår
4	E39 Ålesund - Molde (Møreaksen) (start)	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033
4	E39 Bolsønes–Årø	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
4	E39 Lønset–Hjelset	Forberedende arbeider pågår

Korridor	Vegprosjekter	Status
4	E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra	Bygging pågår
4	Rv 9 Skomedal	Åpnet for trafikk
4	Rv 13 Hardangerbrua, refusjon	Åpnet for trafikk
5	E134 Damåsen–Saggrenda	Åpnet for trafikk
5	E134 Gvammen–Århus	Åpnet for trafikk
5	E134 Seljord–Åmot	Åpnet for trafikk
5	Rv 13 Ryfast	Bygging pågår
5	Rv 36 Skyggestein–Skjelbredstrand	Åpnet for trafikk
5	Rv 36 Slåttekås–Årnes	Åpnet for trafikk
5	E134 Strømsåstunnelen, nytt tunnellopp (start)	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
5	E134 Saggrenda–Elgsjø, (start)	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
5	E134 Vågsli–Røldal (start)	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
5	E134 Røldal–Seljestad	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
5	E134 Arm til Husøy hamn	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
5	Haugalandspakka	Mange tiltak i pakken gjennomført
5	E16 Sandvika–Wøyen	Åpnet for trafikk
5	E16 Bjørum–Skaret	Bygging pågår
5	E16 Bagn –Bjørgo	Åpnet for trafikk
5	E16 Øye–Eidsbru	Åpnet for trafikk
5	E16 Varpe bru–Smedalsosen	Åpnet for trafikk
5	E16 Smedalsosen–Borlaug	Åpnet for trafikk
5	E16 Vossapakken, refusjon	Åpnet for trafikk
5	Rv 5 Loftesnesbrua	Åpnet for trafikk
5	E16 Skaret–Hønefoss	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033
5	E16 Stanghelle–Arna	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033
5	E16 Ringveg øst, Arna–Vågsbotn	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
6	E6 Flyplasskrysset, refusjon	Åpnet for trafikk
6	E6 Minnesund–Skaberud, refusjon	Åpnet for trafikk
6	E6 Frya–Sjoa	Åpnet for trafikk
6	E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen	Åpnet for trafikk
6	Rv 4 Lunner grense–Jaren og Lygna sør, refusjon	Åpnet for trafikk
6	E6 Nordre avlastningsveg, refusjon	Åpnet for trafikk
6	E6 Ringeby–Otta (Sjoa–Otta)	Overført Nye Veier AS
6	E6 Ringeby–Otta (Ringeby–Frya) (start)	Overført Nye Veier AS
6	E6 Vindåsliene–Korporalsbrua	Åpnet for trafikk
6	E6 Skjerdingsstad–Melhus sentrum	Overført Nye Veier AS
6	Rv 4 Roa–Gran grense, inkl Jaren–Amundrud	Forberedende arbeider pågår
6	Rv 706 Sluppen bru med tilknytninger	Nydalsbrua. Bygging pågår

Korridor	Vegprosjekter	Status
6	Rv 3/rv 25 Ommangersvollen–Grundset/Basthjørnet	Åpnet for trafikk
6	E136 Stuguflaten–Rødstøl, krabbefelt	Overført Nye Veier AS
6	E136 Flatmark–Monge–Marstein	Overført Nye Veier AS
6	E136 Breivika–Lerstad	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033. Del av Bypakke Ålesund
6	Bypakke Ålesund	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
6	Rv 70 Meisingset–Tingvoll	Åpnet for trafikk
7	E6 Helgeland sør	Flere parseller; delvis åpnet, bygging pågår
7	E6 Helgeland sør, Kappskarmo–Brattåsen–Lien	Åpnet for trafikk
7	E6 Helgeland nord	Åpnet for trafikk
7	Rv 80 Hunstadmoen–Thallekrysset	Åpnet for trafikk
7	E6 Åsen–Steinkjer (start)	Overført Nye Veier AS
7	E6 Selli–Asp	Overført Nye Veier AS
7	E6 Helgeland nord, Krokstrand sentrum–Bolna	Åpnet for trafikk
7	E6 Sørrelva–Borkamo	Overført Nye Veier AS
7	E14 Stjørdal–Meråker (start)	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
7	Rv 80 Sandvika–Sagelva	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
8	E6 Hålogalandsbrua	Åpnet for trafikk
8	E10/rv 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt, forberedende arbeider til OPS	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033
8	E10/rv 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt*	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033
8	E6 Megården–Mørsvikbotn	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
8	E6 Kråkmofjellet sør	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
8	E6 Ulsvågskaret	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
8	E6 Ballangen sentrum	Bygging pågår
8	E8 Sørbotn–Laukslett	Forberedende arbeider pågår
8	E8 Adkomst Tromsø havn, Breivika	Åpnet for trafikk
8	E10 Fiskebøl–Nappstraumen (start)	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
8	Rv 862 Tverrforbindelsen	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033 (omtales nå som E8 Flyplasstunnelen)
8	E6 Sørkjosfjellet	Åpnet for trafikk
8	E6 Storsandnes–Langnesbukt	Åpnet for trafikk
8	E6 Halselv–Møllnes	Åpnet for trafikk
8	E6 Tana bru	Åpnet for trafikk
8	E105 Elvenes–Hesseng	Åpnet for trafikk
8	E6 Nordkjotsbotn–Hatteng (start)	Overført Nye Veier AS
8	E6 Olderdalen–Langslett (start)	Overført Nye Veier AS

Korridor	Vegprosjekter	Status
8	E6 Kvæangsfjellet	Overført Nye Veier AS. Prioritert for utbygging av selskapet.
8	Rv 94 Hammerfest sentrum	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
-	E18 Grimstad–Kristiansand/E39 Lyngdal–Flekkefjord/E39 Klett–Bårdshaug, etter trafikkåpning	Åpnet for trafikk
4	E39 Skjersura	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
4	E39 Våtedalen	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
4	E39 Skorgedalen	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
4	Rv 13 Deildo	Åpnet for trafikk
4	Rv 13 Joberget	Åpnet for trafikk
4	Rv 13 Skjervet, refusjon	Åpnet for trafikk
4	Rv 13 Vik–Vangsnes	Åpnet for trafikk
5	Rv 13 Melkeråna–Årdal	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
5	Rv 13 Lovraeidet–Rødsliane	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033
5	E16 Kvamskleiva	Bygging pågår
5	E16 Nærøydalen (Hylland–Sleen)	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
5	Rv 5 Kjøsnesfjorden	Bygging pågår
6	E136 Dølsteinfonna og Fantebrauta	Åpnet for trafikk
6	Rv 70 Flatvadura, øvre og nedre	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
6	Rv 70 Hoelsand	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
7	E6 Langnesberga	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
8	E10 Nappstraumen–Å	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033
8	E6 Indre Nordnes–Skardalen	Åpnet for trafikk
8	E6 Grasnes	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
8	E6 Kvæangsfjellet sør	Overført Nye Veier AS. Prioritert for utbygging av selskapet.
8	E69 Skarvberg tunnelen	Bygging pågår
8	Rv 93 Kløfta (start)	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033

Vedlegg 2:

Korridor	Jernbaneprosjekt	Status
-	R2027 Østlandet	Består av mange tiltak, hvor noen allerede er gjennomført. Prioritert nærmere 10 mrd. kroner i NTP 2022–2033.
-	KVU Osloavet	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
1	Robustiserende tiltak Osloområdet	Åpnet for trafikk
1	Oslo S–Ski (Follobanen)	Bygging pågår
1	Oslo Omformerstasjon	Inngår nå i <u>Banestrømstiltak på Østlandet</u> , som er prioritert i 1. periode i NTP 2022–2033

Korridor	Jernbaneprosjekt	Status
1	Hensetting nye togsett	Flere tiltak. Tiltak hvor bygging pågår omtalt som "togparkering" i tabell 12.1. Nye prioriterte tiltak del av effektpakker i tabell 12.2.
1	Indre IC Østfoldbanen	Se under
1	Sandbukta-Moss-Såstad (IC)	Bygging pågår
1	Haug-Onsøy-Seut (IC)	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
1	Seut - Sarpsborg (IC)	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
1	Hensettingsanlegg IC	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
1	Ytre IC Østfoldbanen	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
2	Plattformforlengelser og stasjonsutbedringer på stoppestedene langs Kongsvingerbanen	Sørumsand og Skarnes gjennomført/under bygging. Øvrige tiltak inngår i <i>Mindre investeringstiltak</i> , som regjeringen ikke har prioritert mellom.
3	Barkåker–Tønsberg	Åpnet for trafikk
3	Holm–Holmestrand–Nykirke	Åpnet for trafikk
3	Farriseidet–Porsgrunn	Åpnet for trafikk
3	Solum omformerstasjon	Tatt i bruk
3	Skien hensetting	Behovet for hensetting langs Vestfoldbanen er ivaretatt i prioriteringene for første seksårsperiode
3	Sira–Krossen kontaktledningsanlegg	Bygging pågår
3	Sandnes–Stavanger, signalanlegg	Dette inngår i effektpakken kalt <i>Utvikling av Jærbanen trinn 2</i>
3	Ganddal godsterminal, signalanlegg	Dette inngår i effektpakken kalt <i>Utvikling av Jærbanen trinn 1</i>
3	Grenlandsbanen	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
3	Indre IC Vestfoldbanen	Bygging pågår
3	Drammen–Gulskogen/Kobbervikdalen (IC)	Bygging pågår
3	Nykirke–Barkåker (IC)	Bygging pågår
3	Sandnes–Nærbø (Planvklaring)	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
3	R2027 Jærbanen (vendespor)	Dette inngår i effektpakken kalt <i>Utvikling av Jærbanen trinn 1</i>
3	Ytre IC Vestfoldbanen, (start)	Stokke–Sandefjord prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033. Øvrige parseller ikke prioritert i NTP 2022–2033.
5	Plattformforlengelse Vossebanen	Igangsatt
5	Arna–Bergen	Bygging pågår (delt inn i delprosjektene Ulrikken tunnel (dobbeltsport Arna–Fløen) og Fløen–Bergen stasjon, som inngår i effektpakken <i>Fra halvtimes- til kvartersintervall Arna–Bergen</i> - prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033)

Korridor	Jernbaneprojekt	Status
5	Bolstadøyri krysningsspor	Inngår i <i>Mindre investeringstiltak</i> i NTP 2022–2033, som regjeringen ikke har prioritert mellom
5	Ringeriksbanen	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033.
5	Dobbeltspor Arna-Stanghelle, (start)	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033.
5	R2027 Vossebanen	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033.
6	Langset–Kleverud	Åpnet for trafikk
6	Hove Hensetting	Behovet for hensetting langs Dovrebanen er ivaretatt i prioriteringene for første seksårsperiode
6	Plattformforlengelse Gjøvikbanen	Igangsatt
6	Ler krysningsspor	Åpnet for trafikk
6	Kvam krysningsspor	Åpnet for trafikk
6	Indre IC Dovrebanen	Bygging pågår
6	Venjar–Eidsvoll–Langset (IC)	Bygging pågår
6	Kleverud–Sørli–Åkersvika (IC)	Bygging pågår
6	Ytre IC Dovrebanen, (start)	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
7	Leangen stasjon	Åpnet for trafikk
7	Hell–Værnes, dobbeltspor og ny bro	Åpnet for trafikk
7	Elektrifisering av Trønder og Meråkerbanen	Bygging pågår
7	R2027 Trønderbanen	Erstattet med effektpakke som muliggjør to tog i timen på Trønderbanen, prioritert med oppstart i første seksårsperiode
8	Djupvik krysningsspor	Åpnet for trafikk
8	Narvik Omformerstasjon	Del av effektpakken for kombigods Oslo-Narvik, prioritert med oppstart i første seksårsperiode
8	Narvik stasjon	Del av effektpakken for kombigods Oslo-Narvik, prioritert med oppstart i første seksårsperiode
-	Godstiltak alle korridorer	Noen gjennomført, noen prioritert gjennom effektpakker for kombigods, noen inngår i sekkespost <i>Mindre investeringstiltak for gods</i> og noen er vurdert ulønnsomme og foreløpig ikke prioritert.

Vedlegg 3:

Korridor	Kystprosjekter	Status
1	Borg Havn Røsvikrenna (Borg I)	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
1	Innseiling Borg Havn (Borg II)	(slått sammen og nedskalert)

Korridor	Kystprosjekter	Status
1	Innseiling Moss	Inngår i <i>Mindre farvannstiltak</i> i NTP 2022–2033, som regjeringen ikke har prioritert mellom.
3	Innseiling Grenland	Utbedring pågår
3	Innseiling Kragerø	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
3	Gjennomseiling Torsbergrenna	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
3	Innseiling Kristiansand	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
3	Innseiling Farsund	Utbedring pågår
4	Gjerdsvika fiskerihavn	Utbedring utført
4	Innseiling Stavanger havn	Inngår i <i>Mindre farvannstiltak</i> i NTP 2022–2033, som regjeringen ikke har prioritert mellom.
4	Innseiling til indre Ålesund Aspevågen	Utbedring utført
4	Gjennomseiling Stad skipstunnel	Forberedende arbeider pågår
4	Fosnavåg fiskerihavn	Forskutteringsavtale inngått
4	Kalvåg fiskerihavn	Ansvar overført til fylkeskommunen
4	Bømlo fiskerihavn	Ansvar overført til fylkeskommunen
4	Gjøvsund fiskerihavn	Forskutteringsavtale inngått
4	Gjennomseiling Bremanger	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
4	Innseiling Florø Havn	Inngår i <i>Mindre farvannstiltak</i> i NTP 2022–2033, som regjeringen ikke har prioritert mellom.
7	Innseiling Bodø	Utbedring pågår
7	Innseiling Mo i Rana	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
7	Gjennomseiling Leiaskjæra	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
8	Gjennomseiling Grøtøyleden	Utbedring utført
8	Båtsfjord fiskerihavn	Utbedring utført
8	Mehavn Fiskerihavn	Utbedring utført
8	Risøyrenna innseiling, Andøy	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
8	Røst fiskerihavn	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
8	Kiberg fiskerihavn	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
8	Havøysund fiskerihavn	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
8	Engenes fiskerihavn	Forskutteringsavtale inngått
8	Innseiling Senjahopen	Forskutteringsavtale inngått
8	Årviksand fiskerihavn	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
8	Kamøyvær fiskerihavn	Forskutteringsavtale inngått
8	Gamvik fiskerihavn	Forskutteringsavtale inngått
8	Vannavalen fiskerihavn	Utbedring utført
8	Vardø fiskerihavn	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
8	Værøy fiskerihavn	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
8	Kjøllefjord fiskerihavn	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
8	Andenes fiskerihavn	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
-	Havne- og farledsprosjektet Longyerbyen	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033

Spørsmål 43:

I tabell 12.1 (s. 254) i Meld. St. 20 (2020-2021) er det nevnt «Togparkering Dovrebanen». Gjelder dette Hove hensettingsanlegg på Lillehammer? Hva er status for Hove hensettingsanlegg, og vil utbyggingen bli koordinert med utbyggingen av E6?

Svar:

«Togparkering Dovrebanen» gjelder ikke utelukkende Hove hensetting på Lillehammer. Behovet for togparkering og plassering av et eller flere anlegg sees i forbindelse med tilbudsutvikling og innføring av nye tog på Dovre- og Hovedbanen.

Planstatus for Hove togparkering: Reguleringsplan for 16 hensettingsplasser ble vedtatt i 2020. Reguleringsplan er utarbeidet og levert fra Bane NOR.

En eventuell realisering ligger langt frem i tid og er ikke koordinert med utbyggingen av E6.

Spørsmål 44:

Hva trengs av investeringer for å kunne kjøre halvtimesruter på Kongsvingerbanen – hhv. til Årnes og Kongsvinger?

Svar:

Konseptvalgutredning (KVU) for Kongsvingerbanen ble levert i november 2020. I KVU-en anbefaler Jernbanedirektoratet følgende for videreutvikling av togtilbudet:

- På kort og mellomlang sikt: Økt ombordkapasitet for både person- og godstog. Dette innebærer i hovedsak lengre persontog og lengre godstog for å møte planene i godsstrategien.
- På lang sikt: Økt kapasitet med reduksjon av reisetid. Dette innebærer en ny bane som grener av Hoved-/Gardemobanen nord for Lillestrøm og over til Kongsvingerbanen ved Sørumsand, samt bygge/forlenge flere kryssningsspor videre østover. Dagens bane via Fetsund opprettholdes, og benyttes til å øke lokaltogtilbudet på strekningen Lillestrøm-Fetsund-Sørumsand.

Relasjonen Oslo-Stockholm anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid.

Det betyr at direktoratet mener at behovet i første omgang dekkes med økt kapasitet i togene, fremfor flere avganger. På lang sikt er det aktuelt med flere avganger, men da på en ny bane.

Spørsmålet om to tog i timen til Årnes-Kongsvinger besvares ikke direkte i KVU-en, men det ble utarbeidet et alternativ med høyere frekvens og kortere reisetid på dagens bane. Alternativet innebar fire tog i timen til Årnes og to til Kongsvinger, og krever dobbeltspor på strekningen. Dette konseptet har en estimert kostnad på (P50) 22,4 mrd. 2019-kr. Man kan anta at det er mulig med en trinnvis realisering av dette konseptet, der to tog i timen til Årnes lar seg realisere ved en delvis utbygging.

Spørsmål 46:

Hva er regjeringens holdning til å inkludere biogass i nullutslipps-begrepet, og å likestille biogass med el og hydrogen?

Svar:

Bruken av ordet nullutslepp er basert på at det ikkje skjer eit punktutslepp frå køyretøyet. Elektriske køyretøy og hydrogengkøyretøy gir ikkje lokale utslepp. Forbrenning av fossilt drivstoff, biodrivstoff og biogass gir slike utslepp og blir dermed ikkje omtalte som nullutslepp.

Biogass er saman med nullutslepp og biodrivstoff ein del av løysinga for å redusere utsleppa frå transportsektoren. Regjeringa har allereie verkemiddel for biogass og vi støttar investering i produksjonsanlegg, infrastruktur og bruk gjennom ulike ordningar. DFØ har offentleggjort nye innkjøpsråd for offentlege innkjøp av klima- og miljøvenlege drivstoff. I desse råda kjem biogass frå avfall og restar godt ut.

Regjeringa har eit mål om at innan 2025 skal alle nye bybussar vere nullutslepp eller bruke biogass. Vi varsla i Klimaplanen (Meld. St. 13 (2020-2021)) at vi vil gjere dette til eit statleg krav i offentlege innkjøp frå og med 2025. Samferdselsdepartementet har gitt Statens Vegvesen i oppdrag å utgreie dette.

Biogassproduksjon frå avfall og restar er ein ressurseffektiv teknologi for behandling av avfall og har generelt høg klimanytte. I tillegg blir næringsstoff resirkulerte når bioresten frå biogassproduksjonen blir nytta som biogjødsel. Biogass kan også vere eit viktig tiltak for å redusere klimagassutsleppa frå husdyrgjødsel.

Spørsmål 47:

Hva er begrunnelsen for at regjeringen foreslår en egen tilskuddsordning for fem byområder, i stedet for å inkludere disse byområdene i ordningen med byvekstavgifter?

Svar:

I bompengesavtalen fra 2019 heter det at det ikke er lagt opp til å inngå byvekstavgifter i dagens NTP (2018-2029) for mindre byområder enn de ni største, men at det i forbindelse med utarbeidelse av ny NTP vurderes andre måter å bidra til utviklingen av slike byområder på enn gjennom byvekstavgifter. Dette er også varslet i Nordområdemeldingen.

I NTP 2022-2033 er det derfor foreslått et nytt fireårig tilskudd på 600 mill. kr tidlig i planperioden. Tilskuddet er avgrenset til byområdene Bodø, Arendal/Grimstad, Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik), Ålesund og Haugesund, og skal gå til mindre investeringer i gang- og sykkelveier og kollektivtrafikk. Disse byområdene er relativt store regionbyer med et innbyggertall som ligger tett opp mot de fem minste byene som er aktuelle for byvekstavgifter. Byene anses likevel ikke å ha like tydelige utfordringer med kø og lokal luftforurensning som de noe større byområdene, så det vurderes ikke aktuelt med en såpass omfattende ordning som byvekstavgifter er. Forventet befolkningsvekst vil likevel kunne øke utfordringene her framover, dersom reisemiddelfordelingen ikke endres i retning av mer gange, sykling og kollektivtransport.

Det er også et stort engasjementet i flere av disse byene for å bidra til det grønne skiftet og bærekraftig vekst, og det pekes på nullvekstmålet som viktig i dette arbeidet, jf også at disse byene har gått sammen i nettverket bærekraftige regionbyer. Staten ønsker derfor å bidra til en ønsket utvikling med økt satsing på kollektivtransport, sykkel og gange i disse byområdene. En slik satsing vil skje gjennom ordinære bypakker, der det vil være mulig å få til en helhetlig virkemiddelbruk på tvers av forvaltningsnivåene og der innsatsen kan følges opp gjennom en styringsgruppe.

Spørsmål nr. 48:

Hvilke planer finnes for utbedring av E6 over Sennalandet i Troms og Finnmark til vinteråpen veg?

Svar:

Det er et mål at næringsliv og brukere skal møte mest mulig åpne fjelloverganger, og at forutsigbarheten økes gjennom tidligere varsling om stengning eller kolonnekjøring. I forbindelse med teknologisatsingen i NTP 2022-2033 vurderer Statens vegvesen å etablere noen strekninger der en setter i verk tiltak for å øke oppetiden og bedre informasjonen til næringsliv og brukere om føre- og kjøreforhold. Dette skal oppnås gjennom en kombinasjon av ny teknologi og mer tradisjonelle fysiske tiltak. Ny teknologi er tenkt brukt til å gi bedre og tidligere informasjon til operatører, næringsaktører og trafikanter om kjøreforhold, eventuelle stenginger og kolonnekjøringer, gjennom bruk av sanntidsdata og etter hvert prediksjoner.

For å få fram bedre grunnlag for trafikantinformasjon kan en eksempelvis bruke data fra transportfirma som kjører fjellovergangene regelmessig og instrumentering av veinettet. E6 Sennalandet er en av tre mulige fjelloverganger i Nord- Norge for uttestingen. De to andre er E10 Bjørnfjell og E6 Saltfjellet i Nordland. Planen er å skaffe seg erfaring med tiltakene og deretter utvide bruken av tiltak på andre fjelloverganger. Økt oppetid, bedre informasjon og større forutsigbarhet for brukere og næringsliv er målet.

Spørsmål 49:

Hva menes med «effektpakke» på jernbanen, og hvor kommer dette begrepet fra?

Svar:

I Nasjonal transportplan 2022-2033 forklares begrepet "Effektpakke" i boks 4.1 på side 42. Gjengitt under:

For å realisere et nytt tilbud på jernbanen kreves det at alle brikkene i jernbanesystemet passer sammen. Mange av disse brikkene er i seg selv meget komplekse. Jernbanedirektoratet har ansvaret for at alle brikkene er koordinert mellom aktørene i sektoren, og for å lage strategien for den videre utviklingen av tilbudet.

De viktigste brikkene er:

1. Jernbaneinfrastrukturen som togene skal kjøres på.
2. En rutemodell som beskriver hvordan togene skal kjøre på infrastrukturen.
3. Togmateriell av riktig type og antall som kan kjøre det nye togtilbudet.
4. Offentlig kjøp (subsidiert) av transporttjenester som gjør det mulig for togselskapene å tilby et togtilbud selv om det ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt.

Når alle brikkene er på plass, er det mulig å innføre en tilbudsforbedring for de reisende og vareeierne. For å sikre at transporttilbudet på jernbanen utvikles på en helhetlig måte er det med andre ord ønskelig å operere med pakker der infrastruktur, rutemodell og togmateriell henger sammen. En slik pakke kalles en effektpakke, og inneholder alle grep som må til for å realisere en effekt for de reisende og/eller vareeierne. Det er denne enheten som utgjør trinnene i utviklingen av jernbanen på kort, lang og mellomlang sikt. Areal-, transport- og prisvirkemidler sikrer at togtilbudet på jernbanen inngår i en helhetlig areal- og transportplan.

Når man utvikler en effektpakke, analyseres mulige tilbudsforbedringer med tilhørende behov for infrastruktur, for å kunne velge ut den effektpakken som gir en tilbudsforbedring som er mest etterspurt og samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Spørsmål 50:

I den gjennomførte komitehøringen om Nasjonal transportplan var det et entydig signal fra fylkeskommunene om at den statlige tilskuddsordningen til fylkesveger ikke skal være søknadsbasert. Hvordan vurderer regjeringen dette?

Svar:

Den nye tilskuddsordningen i Nasjonal transportplan 2022-2033 skal ikke være en søknadsbasert ordning slik dagens ordning er. Dagens ordning blir innlemmet i den nye ordningen som vil være øremerket.

Midlene vil bli fordelt til fylkene etter en nøkkel for størrelsen på vedlikeholdsetterslepet i fylket. Fylkene må deretter, basert på kriteriene "veier som forstørrer bo- og arbeidsmarkedsregioner" og "viktige næringsveier", peke på hvilke veier som skal få tilskudd. Tiltak til vedlikehold, utbedring og fornying skal prioriteres på disse veiene.

Regjeringen er opptatt av at etterslepet på fylkesveinettet reelt sett skal gå ned. Samtidig må vi sørge for at de viktigste veiene blir prioritert først. Derfor blir dette en øremerket ordning. Ordningen skal være så ubyråkratisk som mulig, den skal være forutsigbar for fylkene, og den gir stor frihet til fylkene til å prioritere hvilke veier som bør få tilskudd innenfor de kriteriene som er gitt. Og den blir altså ikke søknadsbasert. Departementet skal gå i dialog med KS og fylkeskommunene om detaljene for innretningen av ordningen.