

Meld.St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029

Spørsmål 43:

Det bes om kostnadsanslag for følgende prosjekt:

- E39 Eikefet -Romarheim bru (det bes presisert om dette er det same prosjektet som i ordskiftet omtales som E39 Romarheimtunnelen)
- E39 Kjøs bru - Grodås
- Rv 13 tunnel Vikafjellet
- E16 Oppheim - Skulestadmo
- Siste anslag for Rv 15 Strynefjellet
- Riksgrensen - Skibotn del 2
- Farledstiltak Bognes -Lødingen
- Tromvik fiskerihavn
- Laukvik fiskerihavn

Svar:

Under følger foreliggende kostnadsanslag for de omtalte vegprosjektene. Statens vegvesen presiserer at dette er kostnadsanslag av svært varierende kvalitet. Der er derfor knyttet stor usikkerhet til flere av anslagene.

- E39 Eikefet - Romarheim: om lag 2 mrd. kr. Prosjektet som bl.a. omfatter bygging av en om lag 6 km lang tunnel mellom Eikefet og Romarheim, antas å være det samme som det som i noen sammenhenger omtales som Romarheimtunnelen.
- E39 Kjøs bru – Grodås: Prosjektet vurderes ikke lenger som aktuelt da vedtatt konsept for framtidig E39 innebærer bygging av tunnel i ny trasé mellom Byrkjelo og Grodås.
- Rv 13 Vikafjellet: om lag 4,9 mrd. kr (inkl. skredsikring i Kvassdalen og utbedring av eksisterende veg mot Vik og Myrkdalen)
- E16 Sleen (Oppheim) – Skulestadmo: om lag 4,5 mrd. kr
- Rv 15 Strynefjellet: om lag 4 mrd. kr
- E8 Riksgrensen - Skibotn del 2: om lag 1,3 mrd. kr

Oppdaterte kostnadstall for de tre kystprosjektene følger nedenfor. Det oppgis netto kostnader, dvs. eks MVA, administrasjon og pensjon.

- Farledstiltak Bognes –Lødingen (11 mill kr.) Tiltaket består av en mindre utdyping av en grunne samt oppgradering og nyetablering av navigasjonsinstallasjoner.
- Tromvik fiskerihavn (13 mill kr). Tiltaket består av en forlenging av eksisterende molo for skjerming av eksisterende liggehavn.
- Laukvik fiskerihavn (60 mill kr). Tiltaket består av utdyping i havneområdet inkludert noe miljømudring.

Spørsmål 44:

Det vises til side 92 i meldingen. Det bes om oppdaterte kostnadsanslag for full realisering av følgende prosjekter:

- E6 Grong Nordland grense
- Rv 41/Rv 451 Timenes Kjevik Rv 3 Østerdale
- Rv 3 Østerdalen: her er det satt av 500 mill kr: hva betyr dette konkret, innebærer dette en fullfinansiering av dette utbedringsprosjektet?
- Rv94 Skaidi-Hammerfest: det vises til uttalelser i media fra regionveisjef Naimak som sier at full realisering av prosjektet slik det ligger nå har økt til 1300 mill kr
- Rv 9 Setesdal: hva gjenstår før prosjektet er ferdig realisert?
- Rv 52 strekningsvise utbedringer: her er det satt av 500 mill kr: hva betyr dette konkret, innebærer dette en fullfinansiering av dette utbedringsprosjektet?
- Rv 7 strekningsvise utbedringer: her er det satt av 500 mill kr: hva betyr dette konkret, innebærer dette en fullfinansiering av dette utbedringsprosjektet?
- E16 Fagernes – Øye

Svar:

Det har vært viktig for denne regjeringen å jobbe målrettet for å redusere kostnaden ved veibygging i Norge. Gjennom veireformen som Stortinget har tilsluttet seg, viser Nye Veier AS at det med stor sannsynlighet vil la seg gjøre å kutte kostnader på prosjekter med i snitt 20%. Prosjektene som er lagt som konkrete utbedringsstrekninger, er gjennom NTP pekt på som prosjekter der det er ønskelig at Vegvesenet jobber for å finne løsninger som sikrer gode veiløsninger til en lavere kostnad. Prosjektene under er derfor prioritert i NTP 2018-2029, men med ønske om gjennomføring til en lavere kostnad.

Under følger siste kostnadsanslag der det foreligger definerte prosjekter. Som for prosjektene i spørsmål nr. 43, er dette kostnadsanslag av svært varierende kvalitet. Det er derfor knyttet stor usikkerhet til flere av anslagene.

- E6 Grong - Nordland grense: om lag 4,6 mrd. kr
- Rv 41/rv 451 Timenes - Kjevik: om lag 1,7 mrd. kr
- Rv 3 Østerdalen: Forutsatte midler i NTP 2018-2029 er tenkt benyttet til utbedring av delstrekninger som vil bli nærmere definert i Statens vegvesens arbeid med handlingsprogrammet for planperioden.
- Rv 94 Skaidi - Hammerfest: om lag 1,3 mrd. kr
- Rv 9 Setesdal: Full utbygging av rv 9 i Setesdal vil omfatte flere prosjekter som per i dag ikke er endelig definert eller kostnadsberegnet. Forutsatte midler i NTP 2018-2029 er tenkt benyttet til utbedring av delstrekninger som vil bli nærmere definert i Statens vegvesens arbeid med handlingsprogrammet for planperioden.

- Rv 52 strekningsvise utbedringer: Forutsatte midler i NTP 2018-2029 er tenkt benyttet til utbedring av delstrekninger. Disse vil bli nærmere definert i Statens vegvesen arbeid med handlingsprogrammet for planperioden.
- Rv 7 strekningsvise utbedringer: Forutsatte midler i NTP 2018-2029 er tenkt benyttet til utbedring av delstrekninger. Disse vil bli nærmere definert i Statens vegvesen arbeid med handlingsprogrammet for planperioden.
- E16 Fagernes – Øye: Siste kostnadsanslag for full utbygging av E16 på strekningen Fagernes – Hande er om lag 3,2 mrd. kr. Det foreligger ikke tilsvarende anslag for strekningen Hande – Øye. Forutsatte midler i NTP 2018-2029 er tenkt benyttet til utbedring av delstrekninger. Disse vil bli nærmere definert i Statens vegvesen arbeid med handlingsprogrammet for planperioden.

Spørsmål 45:

Hva er bakgrunnen for at regjeringen har prioritert strekningen Arna – Vågsbotn før Vågsbotn – Klauvaneset?

Svar:

Det er behov for utbedringer av både E39 fra Vågsbotn og nordover mot Nordhordlandsbrua og E16 mellom Arna og Vågsbotn. På grunn av kravene i tunnelsikkerhetsforskriften må E16 mellom Stanghelle og Arna bygges om i planperioden. På strekningen Trengereid – Arna skal det bygges firefelts veg. På E16/E39 fra Vågsbotn mot Bergen er det firefelts veg i dag. Strekningen Arna – Vågsbotn vil derfor framstå som et markert standardbrudd dersom dette prosjektet ikke gjennomføres.

I etatenes plangrunnlag er det kun E16-prosjektet som inngår på listen der det er rangert etter samfunnsøkonomi, samfunnssikkerhet og sammenhengende standard/utbygging.