

## MELD. ST. 14 (2023-2024) NASJONAL TRANSPORTPLAN 2025-2036 - OVERSIKT OVER SPØRSMÅL OG SVAR

Spørsmålene er nummerert – svarene følger etter spørsmålene

### **Spørsmål fra Høyre 16. april 2024 – til SD:**

- 1) Vedlikeholdsetterslep vei og bane: Hvor mye vil vedlikeholdsetterslepet på hhv. vei og bane reduseres med forslaget til NTP, ved utgangen av første seksårsperiode, og ved slutten av 12-årsperioden? I hvilket år vil vedlikeholdsetterslepet på hhv. vei og bane for første gang reduseres, med de midlene som ligger i forslaget til NTP 2025-2036?
- 2) Jernbane, store investeringer: I Tabell 14.3 fremkommer det at det ligger 153,8 mrd. kroner til store investeringer på jernbanen i NTP totalt. Ber om en detaljert fordeling av disse midlene på nye investeringer, bindinger og ev. annet, med beskrivelser.
- 3) Tungbilpakke: Regjeringen har i NTP foreslått en tungbilpakke på 3.7 mrd. Hva består tungtransportpakken på 3,7 mrd. kroner av? Ber om fordeling av midler tenkt til etablering av døgnhvileplasser, elektrisk infrastruktur, drift og ev. andre tiltak.
- 4) Tungbilpakke: Hvor mye av tungtransportpakken skal gå til elektrifisering, hvilke former for tiltak er planlagt, og inkluderer det midler via Enova? Hvor mye er friske midler?
- 5) Prisvekst: Hva er prisveksten i byggekostnadsindeks for veianlegg, drift og vedlikehold per første kvartal 2024 sammenlignet med gjennomsnittet for 2022? Hva er forventet prisvekst i byggekostnader for veianlegg, drift og vedlikehold av vei i 2024? Hvilken prisvekst er lagt til grunn i første seksårsperiode?
- 6) Grønn luftfart: Det prioriteres 1 mrd. kroner til grønn luftfart. Hvilke former for tiltak er planlagt, skal noe fordeles via Enova og hvor mye er friske midler?
- 7) Statens vegvesens portefølje: ber om en oversikt over planstatus, og tidligst mulige oppstart for alle prosjektene i Tabell 13.1, gitt bevilgninger.
- 8) Statens vegvesens portefølje: ber om en oversikt over hvordan midlene til de ulike prosjektene i tabell 13.1 er tenkt fordelt i første og andre seksårsperiode.
- 9) Utviklingsporteføljen: ber om en oversikt over alle prosjektene i utviklingsporteføljen prosjektens kostnad (ev. fordeling statlige midler og bompenger), samfunnsnytte, planstatus og tidligst mulige oppstart, gitt bevilgninger.
- 10) Nye Veier: gitt at en andel av bevilgningen til Nye veier går til drift og vedlikehold av ferdigstilte veistrekninger, hvor mye må den årlige bevilgningen til Nye Veier øke dersom de skal kunne ferdigstille alle prosjektene i sin portefølje innenfor avtaleperioden?

11) Utviklingsporteføljen: Hvor mange mrd. 2024-kr har det offentlige brukt på å planlegge vei-prosjektene som er lagt i utviklingsporteføljen? Ber om en oversikt per prosjekt.

12) Kritiske bruer for militær mobilitet: Hva er den estimerte kostnaden for å sikre de 14 fylkesveibruene som er kritiske for militær mobilitet?

**Spørsmål fra Høyre 16. april 2024 – til NFD:**

13) Fiskerihavner – forskuttering: Viser til Engenes fiskerihavn, som er omtalt i tabellen for pågående større investeringer som skal ferdigstilles 2025-2030. Engenes havn er ventet å være ferdigstilt 15. april 2024. I et prosjekt med total kostnadsramme på 130 millioner og stor økonomisk egeninnsats, har lbestad kommune forskuttert 95 millioner i henhold til forskutteringsrammen i avtalen med Kystverket i 2019. Betyr dette at regjeringen vil tilbakebetale forskutteringen, hvor mye vil tilbakebetales og når er det ventet at utbetalingen skjer?

**Spørsmål fra Frp 16. april 2024 – til SD:**

14) Hva er oppdatert anslag for vedlikeholdsetterslep på riksvei og hvor mye vil vedlikeholdsetterslepet reduseres med i planperioden?

15) Hva er oppdatert anslag for vedlikeholdsetterslep på fylkesvei og hvor mye vil vedlikeholdsetterslepet reduseres med i planperioden?

16) Hva er oppdatert anslag for vedlikeholdsetterslep på jernbanen og hvor mye vil vedlikeholdsetterslepet reduseres med i planperioden?

17) Hva er oppdatert anslag for vedlikeholdsetterslep på Avinors flyplasser?

**Spørsmål fra Frp 16. april 2024 – til NFD:**

18) Hva er oppdatert anslag for vedlikeholdsetterslep på kystinfrastrukturen og hvor mye vil vedlikeholdsetterslepet reduseres med i planperioden?

**Spørsmål fra Høyre 17. april 2024 – til SD:**

19) Vi ber om å få en oversikt over status, oppdaterte kostnadsestimat og beregnet samfunnsnytte for alle prosjektene som lå med oppstart i første periode av NTP 2022- 2033.

20) Østfoldbanen: Hva er status for jernbaneprosjektet gjennom Moss og når estimerer man at nytt dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad vil stå ferdig? Ser man for seg å kunne starte anleggsarbeidet på prosjektet Råde-Seut før Sandbukta-Moss-Såstad er ferdigstilt?

21) Vestfoldbanen: Regjeringen legger til grunn at videre planlegging av InterCity skal ta

utgangspunkt i dagens linjer og stasjonsplasseringer. Betyr dette at Dobbeltspor Stokke-Sandefjord heller ikke vil vurderes i Fjerntogstudien?

22) Dovrebanen: Ifølge Figur 14.12 "Videre utvikling av InterCity", er det ingen tiltak nord for Hamar på Dovrebanen, men det er omtalt flere tiltak på Dovrebanen. Hvilke tilbudsforbedringer vil tiltakene som planlegges på Dovrebanen, Dobbeltspor Åkersvika-Hamar og kryssingsspor, gi for persontogtilbudet?

23) Dovrebanen: Hva er planen for redusert reisetid Lillehammer-Hamar sammenlignet med dagens tilbud etter tiltakene som ligger i første og andre seksårsperiode?

24) Dovrebanen: Hvilke dobbeltsporparseller skal bygges ut i hhv. Første og andre seksårsperiode? Legges det til rette for at tog kan møtes og passere i fart?

25) Gratis ferje: hvor mye går til å dekke ordningen med gratis ferje i første og andre seksårsperiode?

26) Tilskuddsordning for mindre byområder: I omtalen av tilskuddsordningen for mindre byområder, eller byer utenfor ordningen med byvekstavtaler, står det at flere byer kan være aktuelle for tilskudd i planperioden hvis de oppfyller kriteriene. Hvilke byer er de neste som kan tenkes inkluderes i ordningen, gitt at kriteriene er oppfylt? Legges det opp til at flere byer kan inkluderes utenom rullinger av NTP, eller er neste mulighet om fire år?

27) Skredsikring: I sine innspill til NTP har Statens vegvesen sammen med fylkeskommunene oppdatert oversikter over skredsikringsbehov. I en oversikt med 461 skredutsatte punkter er det for flere av skredpunktene angitt to ulike forslag til sikring. En rask sammenstilling viser at bruk av teknologi kan spare staten over 20 mrd. kroner samtidig som man kan sikre mange flere lokalsamfunn og veistrekninger raskere enn med tradisjonell skredsikring. Hvordan er dette fulgt opp i regjeringens forslag til NTP?

28) Skredsikring: Viser til Statens vegvesens innspill på skredsikringsbehov og tabellen med to alternativer for sikring. Dersom man konsekvent hadde valgt alternativt sikringstiltak, og gitt at bevilgningene var de samme som planen legger opp til, hvor mange flere skredpunkter kunne blitt sikret i planperioden, og hvor mye tidligere kunne en fått sikret alle skredpunkt med høy og middels skredfaktor?

29) Tilgang til kraft: Viser til Stortingsvedtak om minst 5 TWh produksjon av nær energi innen 2050 på nedbygde arealer, som for eksempel. vei, jernbane og flyplasser. I rapporten NTP 2025-2036: Sammenfallende energibehov i transportsektoren omtales Avinor og deres vurderinger av etablering av egenproduksjon av sol- og energilagringssystemer, ingen andre transportformer nevnes. I forslaget til NTP er ikke energiproduksjon på egne arealer nevnt med et ord. Betyr det at samferdselsministeren ikke mener at vei- og jernbanesektoren skal bidra til målet om nær energi?

30) Tilskudd til kollektivprosjekter: Hvor mye innebærer økningen det er lagt opp til fra 66 % til 70 % i de store kollektivprosjektene i sum for hele planperioden?

31) Tilskudd til store kollektivprosjekter: De årlige bevilgningene som utgjør statens tilskudd til store kollektivprosjekter skal tilpasses behovet og vil utbetales i tråd med fremdriften i prosjektene. Det er lagt opp til et årlig gjennomsnitt på 2 mrd. kroner i både første og andre periode i NTP. Er det ut fra prosjektenes framdrift og videre planer, mulig å si noe om hvilke år dette tilskuddet vil være høyest og hva det maksimalt kan komme til å ligge på i planperioden?

32) E6 Roterud-Storhove: Viser til omtale av prosjektet i forslag til NTP, at det er mulig å starte utbygging. Når ser man for seg å kunne starte og hva gjenstår før en mulig utbyggingsstart?

33) E39 Smiene-Harestad: Prosjektet E39 Smiene-Harestad er essensielt for å koble Rogfast på veinettet, Statens vegvesen skriver at prosjektet må være ferdig bygget i 2031 for å kunne gjennomføre samtesting av skilting, elektro- og automasjonsinstallasjoner med Rogfast i et år, slik at begge prosjekter er ferdige til Rogfast skal åpne i 2033. Det er også behov for å samkjøre disse prosjektene med hensyn til optimalisering av massehåndtering, trafikk-avvikling og andre forhold. I regjeringens forslag til NTP er ikke E39 Smiene-Harestad prioritert i første periode. Hvilke ekstrakostnader tilkommer dersom E39 Smiene-Harestad ikke står ferdig til åpningen av Rogfast? For å sikre ferdigstilling inn mot ferdigstilling av Rogfast i 2033, hvordan er den optimale fremdrift og kostnadsfordeling?

34) E39 Smiene-Harestad: Prosjektet finansieres delvis av statlige midler og bompengemidler fra Bymiljøpakken på Nord-Jæren. Er det mulig å starte prosjektet i første seksårsperiode med midler fra Bymiljøpakken, dersom prosjektet prioriteres av den lokale styringsgruppen, og det er rom for å prioritere statlige midler i påfølgende år?

35) Hordfast: Hvilken effekt vil Hordfast få på de to store prosjektene Svevatjørn-Rådal og Rogfast når Hordfast er på plass. Med effekt menes her uthentet samfunnsnytte samt nedbetalingstid for prosjektene. Det er også av interesse å få oppgitt den negative effekten for hvert år Hordfast blir utsatt.

36) Hordfast: Vi ber statsråden gjøre greie for hvor mye bilister og staten (inkludert fylkeskommunene) taper, med tanke på ferjekostnader, for hvert år Hordfast blir utsatt, oppgitt i 2024-kroner.

37) Hordfast: Tre regjeringer har gjennom sine NTP'er løftet fram ferjefri E39, og spesielt Hordfast framstår som et samfunnsnyttig prosjekt. Siste rapport fra Statens vegvesen viser at det er mulig å få betydelige klimagassutslipp (opp mot 80 %) i byggefasen gjennom bruk av nyutviklet norsk teknologi. Utviklingsmiljøer har også modnet fram bruer i aluminium samt konstruksjon av verdens lengste flytebru. Betydelig kompetansebygging er gjort gjennom dette prosjektet, kompetanse som står klar til å ta prosjektet videre neste skritt. Hva vil konsekvensen for disse kompetansemiljøene bli dersom prosjektet nå legges i en skuff de neste 12 årene?

38) Hordfast: Hvor stor andel av verdiskaping i byggeprosjektet Hordfast vil potensielt kunne tilfalle norsk leverandørindustri?

#### **Spørsmål fra Høyre 19. april 2024 – til SD:**

39) Sykkel: Sykkelandelen i byområdene må økes vesentlig dersom vi skal nå målene om økt sykkelandel. Det nevnes noen tiltak i forslag til NTP, men det sies ingenting om strategi for å nå målene. Siste Nasjonal sykkelstrategi gikk ut i 2023. Vil regjeringen lage en ny nasjonal sykkelstrategi? Hvis ikke, hvordan skal man sikre at sykkelandelen øker i planperioden?

40) Vestfoldbanen: Bane Nor skriver om prosjektet Stokke-Sandefjord at det ikke alene er nok for tilbudsforbedring, og at det kreves flere tiltak på strekningen Tønsberg-Skien. Hvilken tilbudsforbedring vil man oppnå uten dobbeltspor Stokke-Sandefjord?

41) Stokke-Sandefjord: Hvor mye er det beregnet at utbyggingskostnadene for nytt dobbeltspor Stokke-Sandefjord vil bli? Hvor mye er det beregnet at fortsatt planlegging av strekningen Sandefjord-Larvik vil koste?

42) FRE16: Hvor mye er til nå brukt i planlegging, forberedelser og investeringer i påvente av

fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Skaret-Hønefoss? Ber om oversikt over både statlige og lokale midler.

43) Ringeriksbanen: Ber om status for prosjektet, oppdatert kostnadsanslag og beregnet samfunnsnytte. Gitt bevilgning og at det avklares hvem som skal ha ansvar for prosjektet, hva gjenstår før prosjektet kan startes opp?

44) Ringeriksbanen: Hvor mye vil det koste å bygge opp en prosjektorganisasjon for Ringeriksbanen i Bane Nor og hvor lang tid vil det ta?

45) Ringeriksbanen: Reguleringsplanen legger til grunn at bane og vei skal bygges sammen. I NTP foreslås det at vei og bane skal bygges uavhengig av hverandre, og Bane Nor får ansvaret for Ringeriksbanen. Vil oppsplittingen kreve ny prosjektering for Ringeriksbanen? Hvor lang tid vil det i så fall ta og hvilke ekstrakostnader vil tilkomme, både av ny prosjektering og som følge av at man ikke lenger får utnyttet synergier i de to prosjektene, for eksempel med tanke på massehåndtering? Er det også risiko for at deler av jernbanestrekningen må omreguleres?

46) E16 Skaret-Hønefoss: Reguleringsplanen legger til grunn at bane og vei skal bygges sammen. I NTP foreslås det at vei og bane skal bygges uavhengig av hverandre, og Nye Veier får ansvaret for E16 Skaret-Hønefoss. Vil oppsplittingen kreve ny prosjektering for E16 Skaret-Hønefoss? Hvor lang tid vil det i så fall ta og hvilke ekstrakostnader vil tilkomme, både av ny prosjektering og som følge av at man ikke lenger får utnyttet synergier i de to prosjektene, for eksempel med tanke på massehåndtering? Er det også risiko for at deler av veistrekningen må omreguleres?

47) Skolevei: hvor mye settes totalt av til tryggere skoleveier i planperioden?

48) Avinor: Hvilke typer tjenester ser Avinor for seg at en kan konkurranseutsette?

49) E39 Smiene-Harestad: Dersom E39 Smiene-Harestad ikke står klart til åpningen av Rogfast, må det bygges en midlertidig delstrekning. Hvor mye vil denne midlertidige delstrekningen koste?

50) Jernbane: I NTP refereres det på flere steder til at ruteleiene som i dag disponeres av Flytoget, vil innlemmes i det ordinære togtilbudet fra senest 2028. Når vil regjeringen beslutte om dette skal skje før 2028?

51) Jernbane: Vil de nye regiontogavgangene Drammen-Gardermoen, som skal erstatte Flytogets ruteleier fra 2028, kjøres med enkle eller doble togsett?

52) Jernbane: Hvordan planlegger regjeringen å direktetildede fremtidige kontrakter på jernbanen, og kan vi forvente at det gjennomføres markedsundersøkelser for å utforske interessen for å operere strekninger utenom offentlig kjøp/konkurranse, slik vi har sett for Sørlandsbanen?

53) Vikafjellsstunnelen: er Vikafjellsstunnelen overført til Nye Veiers portefølje?

54) Lærdalstunnelen: Er det vurdert avbøtende tiltak på omkjøringsveier ved arbeid som stenger Lærdalstunnelen?

55) Beredskap: I planperioden skal det gjennomføres helhetlige utredninger av behovene til forsvaret, og hvilke konsekvenser og kostnader dette vil ha for norsk transportinfrastruktur. For å sikre effektiv ressursutnyttelse og koordinering mellom sektorene er det derfor viktig med tydelige rammer for hvordan militære behov og prioriteringer skal meldes til transportmyndighetene og følges opp videre i langtidsplanlegging i transportsektoren. Vil oppgradering av infrastruktur som

avledes av forsvaret utelukkende legges på NTP-budsjettet, eller vil noe tillegges forsvarsbudsjettet?

56) Norden: Hvilke prosjekt i første seks års periode vil være relatert til forsvarssamarbeidet i Norden?

57) Norden: Hvordan sikres mest og best mulig utnyttelse av den Nordiske infrastrukturen, og hvordan jobber norske myndigheter med å harmonisere og sikre regelverk og lade/ fyllinfrastruktur på tvers av grensene til våre nordiske naboland?

58) Autonomi og digitalisering: Regjeringen skriver i sin NTP: «Digitalisering og automatisering er områder der Avinor ser et særlig potensial for kostnadseffektivisering. I tiden fremover vil særlig områder som fjernstyring, automatisering og autonomi vurderes nærmere. Nye løsninger, i kombinasjon med sensorer, biometri, kunstig intelligens og beslektede teknologier, vil kunne effektivisere driften og gi bedre tjenester til de reisende». Er det mulig å hente ut kostnadseffekter av denne effektiviseringen? På hvilke andre områder i transportsektoren vil autonomi og automatisering kunne gi kostnadsbesparende effekter, og i hvilken størrelsesorden?

59) Kommersielle busser: hvor stor andel av busstrafikken (målt i personkilometer) dekkes av kommersielle busser? Og hva er fordelingen mellom buss og tog for kollektivtransporten?

60) Buss for tog: Hvilke strekninger som i NTP er vurdert bygd ut med dobbeltspor vil kunne dekke transportbehovet med kommersielle bussruter?

61) El-biler: Når vurderer regjeringen det vil være tid for å øke bompengetakst for el-biler ut over 70%, og hvordan vil en slik opptrappingsplan se ut?

62) Elektriske varebiler: Hvor mye vil det koste staten å inkludere elektriske varebiler i regelen om at alle tyngre nullutslippskjøretøy skal ha 100% miljørabatt ved bompasseringer fram til 2030?

63) El-lastebil: Hva vil konsekvensene for trafikkavviklingen bli dersom el-lastebiler får tilgang til kollektivfeltet?

64) Massehåndtering: kan det gjøres endringer i regelverk og krav til massehåndtering for store samferdselsprosjekt for å sikre lavere klimaavtrykk?

#### **Spørsmål fra Høyre 23. april 2024 – til SD:**

65) Opptrappingsplan NTP: Det legges opp til en lineær opptrapping av de økonomiske rammene, med et årlig gjennomsnitt på 100,7 mrd. kr til formål i NTP. Ressursbruken i det enkelte budsjettår vil tilpasses det samlede økonomiske opplegget i statsbudsjettene framover. Statsråden har formodentlig likevel en plan for hvilket nivå man starter på og hvor man skal ende opp. Hva ligger det an til at den økonomiske rammen til NTP vil være i 2025, og hva skal den trappes opp til i 2036, gitt at man følger planen slik den ligger i Meld. St. 14 (2023-2024)?

66) Jernbaneinvesteringer: ber om status for prosjektene i tabell 14.2 på s. 207 og tidligst mulige oppstartstidspunkt.

67) E18 Vestkorridoren: Når er det ventet at prosjektet E18 Lysaker-Ramstadsletta vil stå ferdig? Gitt bevilgninger, når bør neste etappe, E18 Ramstadsletta-Nesbru, startes for å sikre optimal framdrift på E18 Vestkorridoren?

68) Trønderbanen: Kapasitetsøkningen på Trønderbanen har tidligere blitt utsatt fra 2024 til 2027, men i NTP 2025-2036 er den også nedjustert. Fra to tog i timen til Steinkjer er det nå snakk om dobling i frekvens mellom Melhus og Stjørdal og to tog i timen til Steinkjer kun i utvidet rushperiode. Statsråden har selv ved flere anledninger snakket om to tog i timen til Steinkjer. Hvorfor går man bort fra to tog i timen til Steinkjer? Hva er kostnaden for å sikre to tog i timen på hele strekningen Melhus-Steinkjer?

69) SVVs portefølje: Viser til svar på spørsmål 4, og til tabell 13.1. Er de prosjektene som er merket med "Prioritert første seks år" fullfinansiert i første periode? Hvis ikke de er fullfinansiert, hvor stort beløp er satt av i første seksårsperiode til det enkelte av disse prosjektene?

70) SVVs portefølje: Viser til svar på spørsmål 4, og til tabell 13.1. Er det lagt opp til mulig oppstart i første periode for flere prosjekter enn de åtte som er markert som prioritert i første periode?

71) E39 Fløyfjellstunnelen: Ber om status for prosjektet, kostnadsramme, fordeling mellom statlige midler og bompengemidler og beregnet samfunnsnytte. Når kan prosjektet tidligst startes opp?

72) E39 Fløyfjellstunnelen: I NTP står det at E39 Fløyfjellstunnelen vil bli vurdert i sammenheng med bybaneutbyggingen. Selv om prosjektet er en forutsetning for bybane i dagens E39-trasé, er det også viktig i seg selv. E39 Fløyfjellstunnelen vil bedre situasjonen for beredskap og bylogistikk. Tunnelen må også rustes opp som følge av tunnelsikkerhetsforskriften, uavhengig av bybanen. Er det noe annet enn politisk vilje som står i veien for å starte E39 Fløyfjellstunnelen først? Hvor stor vil bevilgningen være for å prioritere prosjektet i første periode?

73) Dobbeltspor Råde-Seut: Hva er status for prosjektet dobbeltspor Råde-Seut på Østfoldbanen og når er det tidligst mulig å starte opp prosjektet?

74) Utbedringsstrekninger: Rv. 7 Ørgenvika-Flå og Svenkerud-Bu omtales under utbedringsstrekninger. I tilknytning til sistnevnte, har regjeringen planer om å følge opp utredningene om villreinen på Hardangervidda og ev. miljøtunneler?

#### **Spørsmål fra MDG 25. april 2024 – til NFD:**

75) Hva er beregnede klimagassutslipp av skipstunnel i Stad?

#### **Spørsmål fra MDG og KrF (nr. 84 og 85) 25. april 2024 – til SD:**

76) Hva er de beregnede klimagassutslippene og tap av natur og matjord i Nye Veier og Statens Vegvesens portefølje? Hva vil være kostnaden for å oppnå arealnøytralitet ved å kompensere for dette tapet være? Det bes om tall brutt ned på hvert enkelt prosjekt. 2

77) Hva er beregnede klimagassutslippene og tap av natur og matjord knyttet til ny flyplass i Mo i Rana?

78) Hva vil kostnaden av å bygge dobbeltspor mellom Stanghelle og Voss være, og kan prosjektet få byggestart i første seksårsperiode av NTP?

79) Hva vil kostnaden av elektrifisering av strekningen mellom Trondheim og Steinkjer være?

80) Hva vil kostnaden av å øke antall avganger til to tog i timen mellom Melhus og Steinkjer og utenom rushtiden, dersom dette innføres i 2025?

81) SJ ønsker å etablere bytog i Trondheim. Hva vil statens kostnad ville være for å bidra til at dette kan komme på plass?

82) Hva er anslått økning i ÅDT for veiprojekter som enten erstatter, utbedrer eller vil gå parallelt med eksisterende veier på samme strekning. Ber om tall for hvert veiprojekt som ligger inne i regjeringens forslag til NTP, samt prosjektene som er flyttet til utviklingsporteføljen

83) Hvor mange sovekupeer er det samlet på alle tog som opererer i Norge og på grensekryssende strekninger i dag, og hvordan er fordelingen av kupeene ift antall senger i hver kupe? Ber også om oversikt over fordeling av sovekupeer på de ulike linjene som tilbyr dette.

84) Kan vi fått tilsendt en oversikt over samfunnsøkonomisk netto nytte inkl. ikke-prissatte virkninger på alt av prosjekt til Statens vegvesen og Nye Veier som er oppgitt i NTP? Dette ønsker vi inneholder presentasjon av nøkkeltall fra transportmodeller og samfunnsøkonomiske analyser og beregninger av prosjekter og effektpakker.

85) Kan vi få tilsendt en oversikt over status på reguleringsplaner for hvert ulikt prosjekt til Statens vegvesens portefølje inkl. utviklingsporteføljen og for Nye veier?

#### **Spørsmål fra Høyre 25. april 2024 – til SD:**

86) Ber om en tabell ("bindingstabell") med årlig prognose over utgifter til rasjonell fremdrift i igangsatte prosjekter og programområdetiltak for Statens vegvesen og Bane NOR. Tabellen bes spesifisert per år i perioden 2024-2036 + ev. restbeløp, og per prosjekt/tiltak.

87) Ber om en tabell med prognoser for årlige utgifter til rasjonell fremdrift i prosjektene under, fra første år i byggefasen til slutføring. Vi ber dere også ta med kolonner for utgifter til gjenstående planlegging/forberedende arbeid som er nødvendig før prosjektet kan startes opp, forventet sluttkostnad (P50), kostnadsramme (P85), og netto nytte. Vi ønsker også prognoser for investeringsprosjektene som ligger i NTP 2025-2036 for Statens vegvesen og Bane NOR, samt for følgende prosjekter:

- a) E18 Ramstadsletta-Nesbru
- b) E16 Fagernes-Hande
- c) E39 Vik-Molde (Møreaksen)
- d) E39 Breivika-Ørskogfjellet og Ørskogfjellet-Vik
- e) E6 Narviktunnelen
- f) E10 Fiskebøl-Nappstraumen
- g) E39 Osli-Figgjo
- h) Rv. 36 Skjeslvik- Skyggestein
- i) E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)

- j) Rv. 19 Moss
- k) Dobbeltspor Stokke-Sandefjord

88) Hva er antatt byggetid for Prosjektene i «Utviklingsporteføljen»?

89) Det er lagt opp til en økning på Forvaltning, sammenlignet med årlig gjennomsnitt for NTP 2022-2033. Hva skal økningen gå til?

90) Statlig kjøp av transporttjenester omfatter persontogtilbudet. Hvilken pris er lagt til grunn for nye avtaler når Trafikkpakke 1, 2 og 3 utløper, er det en økning eller en videreføring av dagens pris?

91) Hvor mye av midlene som er satt av til "Statlig kjøp av transporttjenester" vil gå til kjøp av persontogtransport? Hvor mye vil gå til nye kontrakter når dagens Trafikkpakke 1, 2 og 3 går ut?

92) Flere av prosjektene som skal starte opp i første periode mangler reguleringsplaner, jf. Tabell 13.1. Hvilke andre prosjekt, med ferdige reguleringsplaner, kan det være aktuelt å starte opp dersom ferdigstilling av reguleringsplaner for prosjekt lagt i første periode drar ut i tid?

93) Vil alle prosjekt opplistet i tabell 13.1 kunne ferdigstilles i perioden? Og hvis nei, hvilke prosjekt vil gå ut over oppsatt NTP periode?

94) Hvordan fordeler investeringer seg til jernbaneformål og veiformål fra NTP (2022-2034) til NTP (2025-2036), og hvordan er den prosentvise økningen? Ber om oppsett både med og uten prisstigning og inflasjon innen de enkelte sektorer (jernbane og vei).

95) Ferjeavløsningsordningen: Ber om å få tilsendt rapporten som omtales på s. 165, "OE-rapport 2023-4". I prosjektbeskrivelsen til OE er det listet opp både fylkesveiferjeavløsnings-prosjekt (Austevollbrua) og riksveiferjeavløsnings-prosjekt (Hardangerbrua). Vi ber departementet bekrefte at ferjeavløsningsordningene fortsatt skal gjelde for fylkesveiferjeavløsnings-prosjektene.

96) Ferjeavløsning: Hvilke riksveiprojekt har mottatt ferjeavløsningsmidler (eller ferjetilskuddsmidler som det omtales som i NTP), og hvilke riksveiprojekt i gjeldende NTP vil stå i fare for å miste denne ordningen?

97) Ladeinfrastruktur og døgnhvileplasser. Hvor stor andel av avsatte midler vil tilfalle Nye Veiers prosjekt, og hvor mange døgnhvileplasser er tiltenkt i NV sin portefølje?

98) Nye Veier: hvor stor andel av overføringen til Nye veier vil i planperioden gå til drift og vedlikehold av realiserte prosjekter? Ber om fordeling per år.

99) Hvor mye antas det at Statens vegvesen i planperioden vil bruke på digitale driftssystemer, og sammenfaller disse systemene med de systemene Nye Veier har tatt i bruk? Dersom svaret her er nei, hva vil konsekvensen være dersom Nye Veier sitt system oppskaleres for å ivareta SVV sitt behov?

#### **Spørsmål fra Rødt 26. april 2024 – til SD:**

100) Når kommuner/fylkene bygger skinnendegående kollektivtransport, blir det inngått avtaler om grunneierbidrag og utbyggingsavtaler som delfinansierer utbyggingen. Hvorfor legger ikke

NTP-forslaget fra regjeringen opp til at staten på tilsvarende vis skal hente inn private bidrag ved store jernbaneprosjekter, fra de ekstraordinære verdiene som skapes som følge av den samme utbyggingen, og er det mulig å anslå hva et slikt grunneierbidrag vil være på de jernbaneprosjektene det legges opp til i NTP?

101) Etablering av Breivoll stasjon på Hovedbanen i Oslo kan åpne for betydelig boligbygging i hovedstaden. Prosjektet er nok i grenseland for å være for smått til å nevnes eksplisitt i NTB, men hva er status for dette?

102a) Utvidelse av Sandvika stasjon fra fire til seks spor er ikke eksplisitt omtalt i NTP. Ligger dette fortsatt inne i den økonomiske rammen for det som nå heter effektpakke «Flere tog i Oslo-navet» og hva er status for dette, eller er det tatt ut av effektpakken?

102b) Hvor store bevilgninger er det budsjettet med til Nye Veier i den første seksårsperioden i NTP, og gitt at man skulle legge ned Nye Veier – hvor raskt vil det være mulig å gjøre det, og hvor mye av midlene er bundet opp i igangsatte prosjekter, og hvor mye av midlene vil det være mulig å frigjøre til andre ting? Ber også om en oversikt over hvilke prosjekter som ikke er startet opp, og hvilke som er igangsatt.

#### **Spørsmål fra Frp 26. april 2024 – til SD:**

103) Ber om oppdatert kostnadsanslag for Statens Vegvesens utviklingsportefølje fordelt på hvert enkelt prosjekt?

104) Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av dobbeltspor Stokke-Sandefjord på Vestfoldbanen?

105) Ber om oppdatert kostnadsanslag for felles prosjektet E-16/Ringeriksbanen?

106) Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av ytre IC fordelt på hver av linjene?

107) Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av Ofotbanen med dobbeltspor?

108) Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av en fullverdig E14?

109) Ber om kostnadsanslag for utbygging av E6 Øyer -Otta med smal fire felts standard?

110) Ber om kostnadsanslag for utbygging av Rv.4 fra Gjøvik til Oslo grense med smal fire felts standard?

111) Hvor stor del av bompengene som kreves inn i byvekstavgiftene går til utbygging og utbedring av bilvei?

112) Ber om en fordeling av bompenginntektene i de tre største byene mellom folk bosatt i byen og folk bosatt utenfor byene?

113) Hvor stor andel av midlene som totalt skal bevilges til fylkesvei vil være øremerkede midler i planperioden?

- 114) Hva er oppdatert kostnadsanslag for utbygging av Røatunnelen?
- 115) Hva er oppdatert kostnadsanslag for utbygging av E6 Manglerudtunnelen?
- 116) Hva er oppdatert kostnadsanslag for fullverdig utbygging av strekningen, E39 Sula-Veibust Blindheim-Moa?
- 117) Hva er oppdatert kostnadsanslag for helhetlig utbygging av Rv.13 Otta-Måløy med arm til Geiranger?
- 118) Ber om kostnadsanslag for helhetlig utbygging som firefeltsvei for E134 Karmøy-Frogn med arm til Bergen
- 119) Ber om kostnadsanslag for utbygging med smal firefeltsvei på E6 på strekningen Dombås-Ullsberg?
- 120) Hva er oppdatert kostnadsanslag for utbygging av rv.80 mellom Fauske og Bodø inkludert omlegging av E6 utenfor Fauske sentrum?
- 121) Hva er oppdatert kostnadsanslag for viderekobling av Vestfoldbanen mot Sørlandsbanen?
- 122) Hva er oppdatert kostnadsanslag for utbedret stamvei fra E18 til Larvik havn?
- 123) Hva er oppdatert kostnadsanslag for utbygging av ny tunell med dobbeltspor mellom Ranheim og Hommelvik?
- 124) Hvor stor andel av varetransporten innenlands går på jernbane?
- 125) Hva er andelen av varetransporten innenlands med vogntog fordelt pr fylke?
- 126) Hva er den totale varetransporten for distribusjon under 70 km fordelt pr fylke?
- 127) Hva er den daglige og månedlige transporten av laks med vogntog fordelt fra kvart enkelt fylke?
- 128) Hva er den daglige og månedlige transporten av alle fiskeprodukter målt pr fylke og ant vogntog?
- 129) Hva er forventa reduksjon av ant vogntog på veg ved bygging av Stad skipstunnel som en effekt av denne utbyggingen?
- 130) Hva blir fordelinga pr fylke årlig i perioden 2025-2030 for tilskudd - opprusting og fornying av fylkesveinettet?
- 131) Hvilke kritisk bruer er lagt til grunn i planen for militær mobilitet for fylkesveinettet, og for riksveinettet?
- 132) Hva er samlet satsing på døgnhvileplasser for transportnæringen i planen, fordelt or fylke?
- 133) Hva gjenstår i totale kostnader pr fylke for å oppnå oppfølging av tunellsikkerhets forskriften?

- 134) Ber om en oversikt over forsterket innsats for ladeinfrastruktur fordelt pr fylke planperioden 2025-2030?
- 135) Hva er gjeldende beregningsgrunnlag for alternativ bruk av ferjetilskudd på fylkesvei?
- 136) Hva er beregnet reell reduksjon av ferjeprisene for riksvegferjene målt fra 1/10-2021 til dags dato?
- 137) Hva er forventet vekst i biltrafikken i hele landet beregnet for NTP perioden?
- 138) Ber om oppdatert kostnadsanslag for E39 Ringvei Øst fordelt på delprosjekt?
- 139) Ber om oppdater kostnadsanslag for helhetlig utbygging av E10 Å-Fiskebøl?
- 140) Ber om oppdatert kostnadsanslag for Ullsfjordforbindelsen
- 141) Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbedring av E6 Alta bro?
- 142) Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbedring av E6 Transfarelv bro?
- 143) Ber om en oversikt over mulige utbedringer på Meråkerbanen med kostnadsanslag?
- 144) Ber om en oversikt over alle riksveiprojekter som er en del av byvekstavtaler og bypakker?
- 145) Ber om et anslag for hvilke merkostnader som vil påføres utbyggingsprosjekter med krav om utslippsfrie anleggsplasser?
- 146) Ber om et anslag på hvilke merkostnader som vil følge av innføring av nullutslipp for tungbiler fra 2030?

**Spørsmål fra Høyre 26. april 2024 – til SD:**

- 147) Hvorfor mener departementet at det er et argument for å avvikle riksveiferjeavløsningsmidler “fordi en avløsning av dagens riksveiferjesamband ikke kan finansieres gjennom en løsning med ferjeavløsningsmidler og bompenger alene”?
- 148) Tunneloppgraderinger: Er det satt av midler til tunneloppgradering på strekninger der nye veiprojekter planlegges?
- 149) Vestfoldbanen: Hva er beregnet kostnad og samfunnsøkonomisk netto nytte for prosjektet dobbeltspor Stokke-Sandefjord? Når kan man tidligst starte opp prosjektet?
- 150) Ber om å få sendt over «supersider» for alle prosjekter som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode, både for vei og jernbane.
- 151) Rv. 19 Moss: i «Utviklingsporteføljen» skal det være rom for noe aktivitet i perioden. Inkluderer det tiltak på Rv. 19 Moss, for eksempel planleggingsmidler?
- 152) Utviklingsporteføljen: for prosjektene i «Utviklingsporteføljen» skal det «kunne være aktivitet på strekningene i perioden». Ber om en oversikt over mulige tiltak en kan se for seg på de ulike

strekningene i planperioden.

153) Bybanen til Åsane: ber om status for prosjektet, antatt kostnad for prosjektet, samfunns økonomisk netto nytte og tidligst mulige oppstart.

154) Vedlikehold av vei: Åpning for økt bruk av flerårige vedlikeholdskontrakter er en nødvendig forutsetning for å gjennomføre planene for langsiktig vedlikehold, som Statens vegvesen de siste årene har jobbet med, og for å gå over til tilstandsbasert vedlikehold. Hva er anslått effektiviseringsgevinst av å få til dette?

155) Rikstunnelen: Hva er status, forventet kostnad og netto nytte for prosjektet Rikstunnelen? Omfatter prosjektet kun tunnel under Oslo, eller også tunneler videre vestover?

156) Direktetildeling: Regjeringen gjør det klart at den ønsker å direktetildele togtilbud når dagens kontrakter går ut. Hvilke unntaksbestemmelser vurderer man å bruke for å kunne få unntak og gjøre en direktetildeling?

157) Østfoldbanen: Stemmer det at prosjektet to tog i timen til Fredrikstad med dobbeltspor til Råde og tiltak på stasjoner var anslått til 28 mrd. kroner i 2021? Hvordan kan det da ha seg at prosjektet nå er anslått til 23 mrd. etter en periode med sterk prisvekst? Vi kan ikke se at det er lagt fram nye beregninger for prosjektet.

158) Hvordan er administrasjonskostnader pr bygget kilometer vei fordelt på hhv. Nye veier og SVV?

#### **Spørsmål fra Høyre 26. april 2024 – til NFD:**

159) Ber om en tabell ("bindingstabell") med årlig prognose over utgifter til rasjonell fremdrift i igangsatte prosjekter og programområdetiltak for Kystverket. Tabellen bes spesifisert per år perioden 2024-2036 + ev. restbeløp, og per prosjekt/tiltak.

160) Ber om en tabell med prognoser for årlige utgifter til rasjonell fremdrift i nye investeringsprosjekter for Kystverket, fra første år i byggefasen til slutføring. Vi ber dere også ta med kolonner for utgifter til gjenstående planlegging/forberedende arbeid som er nødvendig før prosjektet kan startes opp, forventet sluttkostnad (P50), kostnadsramme (P85), og netto nytte.

\*\*\*

#### **OPPFØLGINGSSPØRSMÅL:**

#### **Spørsmål fra Fremskrittspartiet 6. mai 2024 – til SD:**

161) Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av næringsvei mellom E18 og Arendal havn?

162) Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av Fv 460 til Lindesnes?

- 163) Ber om oppdatert kostnadsanslag for sammenhengende utbygging av E6 Fauske-Bognes?
- 164) Ber om oppdatert kostnadsanslag for å fullføre Hålogalandsveien, Rv 83 Tjelsundet-Harstad?
- 165) Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av ny innfartsvei til Tromsø over Malangen?
- 166) Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av E8 Skibotn- Finskegrensen?
- 167) Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av E6 Bjerkvik-Stormyra?
- 168) Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av Rv 204 fra Halden til Svinesundsparken?
- 169) Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbedring av kryss Rælingstunnelen og rundkjøring for å binde sammen Rv 159 og Rv22?
- 170) Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av E6 Sennalandet?
- 171) Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av E6 Høybukt-Kirkenes samt Tana bru-Tanadalen?
- 172) Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av E6-E69 Lakselv-Olderfjord-Honningsvåg?
- 173) Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av E45 Øvre Alta-Kløfta?
- 174) Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av Rv 92 Karasjok- Gievdneguoika?
- 175) Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av Rv 350 mellom Hokksund og Åmot?
- 176) Ber om oppdatert kostnadsanslag for helhetlig utbedring av Fv 40?

**Spørsmål fra Høyre 8. mai 2024 – til SD:**

177) Vi viser til svar på spørsmål 86, der bindingene kun omtales overordnet, slik det også frem kommer i Meld. St. 14 (2023-2024). Det var ikke dette vi ba om. Vi sender derfor spørsmålet på nytt: Ber om en spesifisert tabell med årlig prognose over utgifter til rasjonell framdrift i i gang satte prosjekter og programområdetiltak for Statens vegvesen og Bane Nor. En såkalt «bindings tabell». Tabellen bes spesifisert per år i perioden 2024-2036 + ev. restbeløp, og per prosjekt/ tiltak.

**Spørsmål fra Høyre 8. mai 2024 II – til SD\*:**

178) Viser til svar på spørsmål 59. Hva er kostnadsfordelingen mellom jernbane og kommersielle- og fylkeskommunale busser per passasjerkilometer?

179) Viser til figur 7.3 side 75 og ber departementet svare på om de deler vår oppfatning av at figuren er noe mangelfull i sin beskrivelse av modenhet for hydrogen basert på følgende:

- *Sjøfart:*

- Belgiske CMB.Tech har flere hydrogenfartøy i drift. De har produsert en serie med katamaran fartøy (lignende skrogdesign som dagens hurtigbåter) som frakter personell til og fra havvind møller i Belgia, Tyskland og Nederland. Disse skipene seiler i dag på hydrogen i kombinasjon med diesel. De har også en hydrogendreven taubåt som er levert til Antwerpen havnevesen.
- M/F Hydra seiler i dag på hydrogen på Hjelmeland sambandet.
- Den Estiske stat skal bygge en hydrogendreven ferge for sambandet Virtsu-Kuivastu (øygruppe vest i Østersjøen) med størrelse tilsvarende Vestfjorden-fergene.
- *Vei:*
  - Hydrogenlastebiler og personbiler er tilgjengelig hyllevare i dag. Det pågår en rivende utvikling av teknologien slik at den kan sees å både være «eksperimentell utvikling» og «ferdigstilt».
  - Dette gjelder busser, lastebiler, søppelbiler, personbiler, og andre tyngre kjøretøy som gravemaskiner og anleggsmaskiner.
- *Jernbane:*
  - CPCK har utviklet en hydrogenvogn som forsyner strøm til eksisterende diesel elektriske lokomotiver. Testingen skal begynne i november i år og en slik løsning gir levetidsforlengelse og økt utnyttelse av eksisterende materiell.
  - En rekke passasjertog (pendlertog) er i dag i drift i bla. Sveits og Tyskland (Alstom Coradia iLint).

180) **E39 Smiene-Harestad:** Prosjektet finansieres av statlige midler og bompengemidler fra Bymiljøpakken på Nord-Jæren. Hva er konsekvensen av å si at "Det kan være aktuelt med oppstart av prosjektet E39 Smiene-Harestad i første seksårsperiode med midler fra Bymiljøpakken, dersom prosjektet prioriteres av den lokale styringsgruppen, og det er rom for å prioritere statlige midler i påfølgende år"? (*beriktiget*)

181) Viser til svar på spørsmål 25. Ber om endring på bevilgningen i 12 årsperioden dersom sambandene som i dag er gratis endres til samme takstreduksjon som ved andre ferjesamband?

182) **Stokke-Sandefjord:** Gitt bevilgning til prosjektet, når er det mulig med byggestart? Hvordan vil kostnadene fordele seg i første og andre periode, for å sikre rasjonell framdrift i prosjektet?

\* *Spørsmål 179 kan omhandle tematikk både fra Nærings- og fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet. Vi ber i så fall om at Samferdselsdepartementet koordinerer svaret med Nærings- og fiskeridepartementet ved behov.*

**Spørsmål fra H 26. mai 2024 – til SD:**

183) Hva er kostnaden for dobbeltsporet Åkersvika-Hamar?

184) Det er sprikende informasjon om hva trafikkveksten på Bergensbanen vil bli dersom Ringeriksbanen kommer på plass. Nye veier skriver de at "Tidligere analyser referert til i fjern-togstrategien viser en vekst på cirka 60 prosent på Bergensbanen som en konsekvens av Arna-Stanghelle og Ringeriksbanen er på plass, mens Jernbaneverket sier 22% (uten at effekt Arna - Stanghelle er lagt inn) Hva er Jernbaneverket sine beregninger korrigert for effekten av at Arna-Stanghelle er lagt inn?

185) KVV Green legger grunnlag summene som kommer fram vedr. del- elektrifisering av Nordlandsbanen og full elektrifisering av Røros og Solørbanen. Vi ber om en oppsplitting av de nevnte prosjekt, både i plan og i kostnad. Vi ber også om en vurdering av kostnader dersom andre energibærere som hydrogen og ammoniakk alternativt hadde blitt benyttet, samt en vurdering av hvordan tidsløpet for innføring av fossilfrie tog ville blitt med de alternative energikildene.

186) På spørsmål om vedlikeholdsetterslepet for vei og bane, svarer departement på spm 1 at de ikke lenger beregner vedlikeholdsetterslepet på vei fordi det er viktigere å ha fokus på tilstanden til veien og at det ikke er noe poeng i å beregne etterslepet i kroner og øre. På spørsmål 14, om vedlikeholdsetterslepet på jernbane derimot, er det beregnet i kroner og øre hva som skjer med etterslepet som følge av prioriteringene i forslaget til ny NTP. Hva er grunnen til at en har ulik tilnærming til dette på vei og bane?

187) Viser til spørsmål 5, ber om å få økningen i byggekostnadsindeksen fra Q1 2021 til Q1 2024?

188) Viser til svar på spørsmål 99, og at det antas betydelige kostnadsbesparelser. Er det mulig å gi et anslag? Fra når vil man kunne vente at besparelsene kommer, i hvilket år?

189) Viser til svar på spørsmål om de ulike porteføljene. Er det prosjekter der det i dag ikke er lagt til grunn brukerfinansiering, der det kan være grunnlag for det?

\*\*\*

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 1:

**Vedlikeholdsetterslep vei og bane:** Hvor mye vil vedlikeholdsetterslepet på hhv. vei og bane reduseres med forslaget til NTP, ved utgangen av første seksårsperiode, og ved slutten av 12-årsperioden? I hvilket år vil vedlikeholdsetterslepet på hhv. vei og bane for første gang reduseres, med de midlene som ligger i forslaget til NTP 2025-2036?

### Svar:

#### Vei

Det er ikke lagt inn noe konkret, oppdatert anslag for vedlikeholdsetterslep på riksvei i NTP 2025-2036. Regjeringen legger i stedet opp til å styre innsatsen etter veinettets tilstand.

Ved å øke rammene for drift og vedlikehold betydelig, sammen med å bygge nytt kun der vi må, prioritere vedlikehold og fornye der tilstanden tilsier det, vil vi få mer for pengene.

Statens vegvesen vil, i samarbeid med fylkeskommunene, fremover se på muligheter for å innhente aggregerte data om fylkesvei på en standardisert måte som et grunnlag for prioriteringer.

Regjeringens plan for å redusere vedlikeholdsetterslep innebærer med andre ord at fokus vris fra ressursinnsats til måloppnåelse. Utviklingen i veinettets tilstand følges med nye indikatorer, der innsatsen er datadrevet samt tilstands-/kunnskapsbasert. I NTP prioriteres det tilstrekkelig midler til drift og vedlikehold slik at veiens funksjon opprettholdes. Tilstanden forbedres gjennom fornying og investeringer. Det er store bindinger knyttet til igangsatte investeringsprosjekter ved inngangen til planperioden. Det innebærer at det vil ta noe tid å realisere dreiningen av ressursbruken i retning drift, vedlikehold og mindre investeringer.

#### Bane

Regjeringens viktigste prioritering for jernbanen i planperioden er å øke innsatsen til drift, vedlikehold og fornying. Det krever prioritering av ressurser, men også nye måter å arbeide på. Fokus skal vris fra ressursinnsats til måloppnåelse, og innsatsen skal prioriteres tydeligere mot de strekningene og knutepunktene der trafikken er størst og konsekvensene av feil for nettet for øvrig er størst. Med bedre data, sensorteknologi og kunnskap om infrastrukturen kan Bane NOR basere seg på datadrevet fornyelsesbehov og rette arbeidet bedre inn mot der det er reelt behov for fornying og innsatsen gir økt effekt.

I Prop. 1S (2023–2024) viste beregningene at vedlikeholdsetterslepet ville ligge på om lag 32,9 mrd. kr ved utgangen av 2024. Etterpå har det blitt omdisponert midler fra investeringer (post 73) til drift, vedlikehold og fornying (post 71), og det gir et nytt beregnet nivå på 30,3 mrd.kr ved utgangen av 2024.

Regjeringens prioritering av fornying innebærer at etterslepet øker noe i første seksårsperiode, og innhentes noe i andre seksårsperiode, slik at det i sum ikke øker i planperioden. Vedlikeholdsetterslepet er her definert som etterslepet innen fornyelse av infrastrukturen.

I arbeidet med NTP 2025-2036 er det anslått et grunnbehov for fornyelse for å opprettholde dagens tilstand for jernbanen på et årlig snitt på 7,8 mrd. 2024-kroner. Gitt fordelingen mellom første og andre seksårsperiode, vil etterslepet øke med gjennomsnittlig 1,6 mrd. kroner årlig i første seksårsperiode. Dette gir et etterslep etter første seksårsperiode på om lag 39,9 mrd. kroner. I andre seksårsperiode vil etterslepet hentes inn igjen, og det er beregnet at det vil ligge på om lag 30 mrd. kr. ved utgangen av planperioden.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 2:

**Jernbane, store investeringer:** I Tabell 14.3 fremkommer det at det ligger 153,8 mrd. kroner til store investeringer på jernbanen i NTP totalt. Ber om en detaljert fordeling av disse midlene på nye investeringer, bindinger og ev. annet, med beskrivelser.

### Svar:

De nye, store jernbaneinvesteringene i planperioden fremgår av tabell 14.2. Disse summerer seg opp til 95,4 mrd. kroner.

De resterende 58,4 mrd. kroner er bundet til pågående prosjekter. Disse fordeler seg på følgende måte:

	Investering 2025-2030	Investering 2031-2036
ERTMS	14,3	14,3
Flere og raskere tog på Dovrebanen: To tog i timen til Hamar	9,8	
Flere og raskere tog på Vestfoldbanen: Oslo-Tønsberg	4,6	
Flere og raskere tog på Østfoldbanen: Oslo-Moss	12,4	0,3
Nullutslipp i byområdet og innføring av nye tog på Trønderbanen	0,3	
Innføring av nye kjøretøy/regiontog på Østlandet	2,6	

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 3:**

Tungbilpakke: Regjeringen har i NTP foreslått en tungbilpakke på 3.7 mrd. Hva består tungtransportpakken på 3,7 mrd. kroner av? Ber om fordeling av midler tenkt til etablering av døgn-hvileplasser, elektrisk infrastruktur, drift og ev. andre tiltak.

### **Svar:**

De 3,7 mrd. kronene går til døgnhvile- og hovedrasteplasser slik at det kan legges til rette for normal- og hurtiglading som tar hensyn til at sjåføren ikke kan flytte bilen under pause og hvile. Som oppgitt på side 168 i NTP prioriteres det 1,7 mrd. kr. i første seksårsperiode til økte investeringer og totalt 2 mrd. kr. i hele planperioden til driftsutgifter. Dette er midler som kanaliseres til Statens vegvesen.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 4:**

Tungbilpakke: Hvor mye av tungtransportpakken skal gå til elektrifisering, hvilke former for tiltak er planlagt, og inkluderer det midler via Enova? Hvor mye er friske midler?

### **Svar:**

De 3,7 mrd kronene går til døgnhvile- og hovedrasteplasser slik at det kan legges til rette for lading, jf. svar på spørsmål 3. Midlene kommer i tillegg til de Statens vegvesen allerede benytter til døgnhvile- og hovedrasteplasser slik at innsatsen kan forseres. Enova finansieres over Klima- og miljødepartementets budsjett og midler herfra er ikke inkludert.

Som en del av tungbilpakken vil regjeringen vurdere reduserte takster for store nullutslippskjøretøy på ferjer. Store nullutslippskjøretøy betaler i dag 50 pst. av taksten for ordinære kjøretøy på ferje. Regjeringen vil også vurdere om det bør stilles krav om nullutslipp ved offentlig kjøp av tjenester med langdistansebusser. Videre skal store nullutslippskjøretøy være fritatt fra bompengebetaling fram til 2030.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 5:

**Prisvekst:** Hva er prisveksten i byggekostnadsindeks for veganlegg, drift og vedlikehold per første kvartal 2024 sammenlignet med gjennomsnittet for 2022? Hva er forventet prisvekst i byggekostnader for veianlegg, drift og vedlikehold av vei i 2024? Hvilken prisvekst er lagt til grunn i første seksårsperiode?

### Svar:

Statistisk sentralbyrås *Byggekostnadsindeks for veganlegg* for første kvartal 2024 ble publisert 22. april 2024, og var derfor ikke kjent da Meld. St. 13 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* ble lagt frem for Stortinget.

Statistikk fra tabell 08663: *Kostnadsindeks for drift og vedlikehold av veier*, der første kvartal 2004 er satt til 100, viste følgende indekser i 2022 og 1. kvartal 2024:

	2022K1	2022K2	2022K3	2022K4	2024K1
Drift og vedlikehold av veier, i alt	205,5	216,5	220,5	219,0	229,7

Sammenliknet med gjennomsnittet for 2022 (215,4), har indeksen økt med 6,6 prosent per 1. kvartal 2024.

Statistikken i *Byggekostnadsindeks for veganlegg* måler kvartalsvis prisutvikling på innsatsfaktorene til bygging og vedlikehold av veganlegg, og gir ikke anslag på fremtidig utvikling. Samferdselsdepartementet utarbeider ikke egne analyser for prisvekst i byggekostnader, og det foreligger derfor ikke anslag for prisvekst i byggekostnader for veianlegg, drift og vedlikehold av vei i 2024.

Regjeringens økonomiske prioriteringer som ligger til grunn for Nasjonal transportplan 2025–2036 er utarbeidet i fast 2024-prisnivå. De økonomiske rammene og prioriteringene er oppgitt som realverdier over tolvårsperioden, og prioriteringene er gjort uavhengig av fremtidig prisvekst. I oppfølgingen av planen vil rammene og prioriteringer bli prisjustert i tråd med anslått prisvekst i det gjeldende budsjettår. Prioriteringene i de enkelte årene i planperioden vil regjeringen komme tilbake til i de årlige statsbudsjettene.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### **Spørsmål 6:**

Grønn luftfart: Det prioriteres 1 mrd. kroner til grønn luftfart. Hvilke former for tiltak er planlagt, skal noe fordeles via Enova og hvor mye er friske midler?

### **Svar:**

Regjeringen har i Meld. St. 14 (2023-2024) *Nasjonal transportplan 2025-2036* prioritert økte ressurser til Luftfartstilsynet og Avinor for en fremskyndet omstilling til null- og lavutslippsluftfart. Enova finansieres over budsjettet til Klima- og miljødepartementet, og er i utgangspunktet ikke en del av prioriteringen i planen. Dette utelukker imidlertid ikke at luftfartsrelaterte prosjekter kan kvalifisere til støtte fra Enova eller andre deler av virkemiddelapparatet.

De økte ressursene til Luftfartstilsynet og Avinor har til hensikt å, i utgangspunktet, styrke den faglige og regulatoriske tilretteleggingen og bidra til utbygging av nødvendig infrastruktur ved lufthavnene. Samferdselsdepartementet arbeider kontinuerlig med å kartlegge markeds- og teknologiutviklingen som grunnlag for finne de riktige tiltakene som kan videreutvikles og operasjonaliseres i oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2025-2036. Som en del av dette arbeidet har Samferdselsdepartementet etablert et samarbeidsforum for fremtidens luftfart med NHO og LO. Forumet vil være en viktig arena for å dele synspunkter og utforme et omforent kunnskapsgrunnlag og løsninger for å sikre fremtidens luftfart.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 7:

**Statens vegvesens portefølje:** ber om en oversikt over planstatus, og tidligst mulige oppstart for alle prosjektene i Tabell 13.1, gitt bevilgninger.

### Svar:

Tabellen nedenfor viser planstatus for prosjektene i tabell 13.1. Tidligst mulig tidspunkt for oppstart avhenger av hva som gjenstår av utredninger, planlegging etter Plan- og bygningsloven, forberedelse av bompengeproposisjon inkl. lokalpolitiske vedtak, og ekstern kvalitetssikring (KS2). Statens vegvesen har, basert på erfaringer, oppgitt det de mener er normalt tid for de ulike fasene:

- KVV/KS1 – 1,5 -2 år
- Kommunedelplan 3-5 år
- Reguleringsplan 1,5-2 år
- KS2 0,5 år

Normal tid forutsetter at det oppnås enighet, og det ikke er behov for å begynne på nytt pga optimalisering, nye krav, innsigelse og at det ikke er stopp/start pga. skiftende prioritering.

Dersom finansieringen er avklart kan forberedelse av bompengeproposisjon gå parallelt med planprosessen. Behandling og avklaringer etter annet lovverk enn Plan- og bygningsloven, gjøres også i stor grad parallelt med planprosessen.

En stor del av prosjektene i tabellen under har vedtatt reguleringsplan, men det gjenstår KS2. Noen av dem inngår i bypakker hvor det er fattet vedtak om bompengefinansiering, men for en del av prosjektene gjenstår også bompengeutredning og lokale vedtak. Fra bompengeutredning starter til bompengeproposisjon er vedtatt går det gjerne 2-3 år inkludert KS2.

Fylke(r)	Prosjekt	Planstatus
Nordland	E10 Nappstraumen-Å	RP startet
Vestland	E134 Bakka-Mo	KDP vedtatt
Akershus, Buskerud	E134 Dagslett-E18, Vikar	RP startet
Buskerud, Telemark	E134 Saggrenda-Elgsjø	RP vedtatt
Vestland	E16 Hylland-Slæn	RP vedtatt
Buskerud	E16 Nymoen-Eggemoen	KDP vedtatt
Akershus	E18 Retvet-Vinterbro	RP vedtatt
Møre og Romsdal	E39 Bjerkeset-Astad	RP startet
Rogaland	E39 Figgjo-Ålgård	RP vedtatt
Vestland	E39 Fløyfjellstunnelen nord	RP vedtatt
Vestland	E39 Klakegg-Byrkjelo, ikke formelt varslet oppstart	Ikke RP

Vestland	E39 Ringvei øst, Vågsbotn-Klauvaneset	RP startet
Rogaland	E39 Smiene-Harestad	RP startet
Vestland	E39 Storehaugen-Førde	RP vedtatt
Møre og Romsdal	E39 Volda-Furene	RP vedtatt
Finnmark	E45 Kløfta	RP vedtatt
Finnmark	E6 Høybukta-Hesseng inkl. Langfjordstrømmen bru	RP startet
Troms	E6 Nordkjosbotn-Hatteng	RP vedtatt
Troms	E6 Olderdalen-Langslett	Ikke KDP el. RP
Nordland	E6 Sommerset-Mørsvikbotn	RP vedtatt
Nordland	E6 Sjørelva-Borkamo	RP vedtatt
Nordland	E6 Ulvsvågskaret	RP vedtatt
Troms	E8 Flyplasstunnelen Tromsø inkl F2-lenka	RP startet
Vestland	Fellesprosjektet Arna-Stanghelle (vei)	RP vedtatt
Vestland, Møre og Romsdal	Rv. 15 Strynefjell	Ikke KDP el. RP
Akershus	Rv. 22 Glommakryssing	RP startet
Buskerud	Rv. 291 Holmenbrua	RP vedtatt
Innlandet	Rv. 4 Grua-Roa	Ikke KDP el. RP
Vestland	Rv. 5 Erdal-Naustdal	Har KDP, ikke startet RP
Rogaland	Rv. 509 Kontinentalveien-Hagakrossen	RP vedtatt
Buskerud	Rv. 7 Ørgenvika-Kittilsvik	RP vedtatt
Møre og Romsdal	Rv. 70 Vikansvingen-Kontrollplassen	RP vedtatt
Finnmark	Rv. 94 Saragammen-Rypefjord	RP vedtatt

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### **Spørsmål 8:**

Statens vegvesens portefølje: ber om en oversikt over hvordan midlene til de ulike prosjektene i tabell 13.1 er tenkt fordelt i første og andre seksårsperiode.

### **Svar:**

De økonomiske rammene fordelt på perioder og formål går fram av tabell 13.4. Tabellen viser årlig gjennomsnitt. Rammene er ikke fordelt ned på prosjektnivå. Regjeringen legger opp til å gradvis øke rammene til riksvei i perioden. Tidlig i perioden vil bindingene som følger av prosjekter som er igangsatt kreve en relativt stor andel. Som det går fram av meldingen videreføres systemet med porteføljestyring. Det betyr at Statens vegvesen skal legge fram en årlig anbefaling om rekkefølge for prioritering. Som det går fram av tabell 13.1 er det presisert hvilke prosjekter som er vurdert som aktuelle for oppstart første seksårsperiode. Mer detaljert fordeling av midler til de ulike formålene og prosjektene vil bli vurdert i de årlige budsjettene.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 9:

Utviklingsporteføljen: ber om en oversikt over alle prosjektene i utviklingsporteføljen prosjektenes kostnad (ev. fordeling statlige midler og bompenger), samfunnsnytte, planstatus og tidligst mulige oppstart, gitt bevilgninger.

### Svar:

Tabellen nedenfor viser planstatus og kostnadsanslag, samt fordeling av statlige midler og bompenger. Samferdselsdepartementet vil understreke at det for enkelte av prosjektene er svært usikre anslag, og at det ikke er vurdert hva som er eventuelt bompengepotensial. Tallene er i mill. 2024-kr og avrundet til nærmeste 100 mill. kr.

Prosjekt	Planstatus 01.01.24	Investering totalt (forventet kostnad)	Restbehov stat per 01.01.24	Annen finansiering
E39 Osli-Figgjo	RP vedtatt	4 800		2 700
E18 Ramstadsletta-Nesbru	RP startet	15 100	4 200	10 900
E39 Hordfast (Ådland-Svegatjørn)	RP startet	49 700	34 500	14 500
E39 Vik–Molde (Møreaksen)	RP vedtatt	23 500	17 800	5 400
E39 Breivika (ved Ålesund)- Ørskogfjellet og Ørskogfjellet-Vik	KDP startet	10 200	10 200	
E16 Fagernes – Hande	Ikke KDP el. RP	3 500	3 500	
Rv. 19 Moss	KDP startet	5 200	2 700	2 500
Rv. 36 Skjelsvik – Skyggestein	KDP startet	6 900	3 800	3 100
E6 Narviktunnelen	RP vedtatt	1 200	1 200	
E10 Fiskebøl – Nappstraumen	Ikke KDP el. RP	5 200	5 200	
		<b>125 300</b>	<b>83 100</b>	<b>39 100</b>

Netto nytte: Beregningene er gjort på litt forskjellige tidspunkter, og er derfor ikke gjort med samme felles prisnivå i EFFEKT. I tabellen under er det derfor satt inn en kolonne som viser felles prisnivå og beregningstidspunkt i parentes. For to av prosjektene er det ikke foretatt beregninger (E39 Osli-Figgjo og E39 Breivika-Ørskogfjellet-Vik)

Prosjekt	NN (mill. kr)	Prisnivå (ber.tidspunkt)
E39 Osli-Figgjo	-	
E18 Ramstadsletta-Nesbru	-10 683	2024 (aug 2023)
E39 Hordfast (Ådland-Svegatjørn)	-895	2024 (nov 2023)

E39 Vik–Molde (Møreaksen)	-11 914	2024 (juni 2023)
E39 Breivika (ved Ålesund)-Ørskogfjellet og Ørskogfjellet-Vik	-	
E16 Fagernes – Hande	-1 908	2023 (mars 2023)
Rv. 19 Moss	-1 665	2023 (mars 2023)
Rv. 36 Skjelsvik – Skyggestein	-947	2023 (mars 2023)
E6 Narviktunnelen	-871	2021 (jan 2021)
E10 Fiskebøl – Nappstraumen	-2 851	2023 (mars 2023)

Tidligst mulig tidspunkt for oppstart avhenger av hva som gjenstår av utredninger, planlegging etter plan- og bygningsloven, forberedelse av bompengeproposisjon inkl. lokalpolitiske vedtak, og ekstern kvalitetssikring (KS2). SVV har, basert på erfaringer, oppgitt det de mener er normalt for de ulike fasene:

- KVV/KS1 1,5 -2 år
- Kommunedelplan 3-5 år
- Reguleringsplan 1,5-2 år
- KS2 0,5 år

Normal tid forutsetter at det oppnås enighet, og det ikke er behov for å begynne på nytt pga. optimalisering, nye krav, innsigelse og at det ikke er stopp/start pga. skiftende prioritering.

Dersom finansieringen er avklart, kan forberedelse av bompengeproposisjon gå parallelt med planprosessen. Behandling og avklaringer etter annet lovverk enn plan- og bygningsloven gjøres også i stor grad parallelt med planprosessen.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 10:

Nye Veier: gitt at en andel av bevilgningen til Nye veier går til drift og vedlikehold av ferdig-stilte veistrekninger, hvor mye må den årlige bevilgningen til Nye Veier øke dersom de skal kunne ferdigstille alle prosjektene i sin portefølje innenfor avtaleperioden?

### Svar:

Forslaget til Nasjonal transportplan 2025-2036 inneholder tydelige signaler om å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må. Nye Veier vil utvikle sin portefølje og arbeidsmetodikk basert på føringene i NTP, og mener det er gode muligheter fremover for å forbedre lønnsomheten og øke bærekraften i selskapets portefølje. Selskapet har siden oppstart kontinuerlig utviklet porteføljen for å få mer for pengene. Det skal Nye Veier fortsette med, både for å øke lønnsomheten på de prosjektene de bygger ut, men også for å redusere klima og miljø-fotavtrykk som følge av selskapets aktivitet.

Det er i NTP 2025-2036 lag til grunn at selskapets 20-årshorisont for prosjektporteføljen videreføres, og dermed at avtaleperioden forlenges til 2044. NTP legger til grunn en fast ramme på 6,5 mrd. kr som skal finansiere utbygging og drift og vedlikehold. I opprinnelige finansieringsplan for selskapet, basert på Meld. St. 25 (2014-2015), var denne rammen ment å dekke selskapets utbyggingsaktivitet. I Nye Veiers innspill til prioriteringsoppdraget av 3. oktober 2023, jf. kapittel 9, opplyste selskapet om de økonomiske rammene gjennom ulike marginalvurderinger og scenarioer. I basisscenarioet opplyste selskapet om et finansieringsgap på vel 20 prosent for å gjennomføre de planene som forelå på det tidspunktet. På bakgrunn av regjeringens forslag til NTP 2025-2036, og forslag til endringer i selskapets portefølje, så vurderer selskapet at finansieringsgapet er økt noe.

Jeg vil minne om at selskapet selv ser det som ønskelig å ha en viss overbooking av prosjekter i sin portefølje sett i forhold til tilgjengelige rammer. Selskapet opplyser om at dette er et viktig incentiv for å få mer for pengene og økt bærekraft i porteføljen gjennom at de ulike prosjektene står i et konkurranseforhold til hverandre. Selskapet har også i sine innspill til ny NTP pekt på flere strekninger hvor det er potensiale for nedskalering. Dette vil kunne få konsekvenser for omfang og kostnader i disse prosjektene. Nye Veier vil arbeide videre med å optimalisere sine prosjekter med sikte på å oppnå kostnadsreduksjoner og øke nytten, med sikte på å gjennomføre mest mulig av den porteføljen selskapet i dag har ansvaret for.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 11:

Utviklingsporteføljen: Hvor mange mrd. 2024-kr har det offentlige brukt på å planlegge veiprojektene som er lagt i utviklingsporteføljen? Ber om en oversikt per prosjekt.

### Svar:

I tabellen under er anslag for planmidler brukt på å planlegge veiprojektene som er lagt i utviklingsporteføljen angitt prosjekt for prosjekt. Merk at alle prosjekter har mulighetsstudier/konseptvalgutredning e.l. som grunnlag for oppstart av planlegging etter plan- og bygningsloven, og midler til slike er ikke inkludert. Statens vegvesen opplyser om at det heller ikke foreligger oversikt over dette.

Prosjekt	Planmidler, mill. løpende kr	Merknad
E18 Ramstadsletta-Nesbru	185,2	Kun kostnader knyttet til reguleringsplan
Rv. 19 Moss	33,2	Kostnader knyttet til kommunedelplan
E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)*	1554,7	Kostnader knyttet til kommunedelplan og reguleringsplan. Inkl. kostnader knyttet til fjordkryssingen (FoU, 1 080 mill kr)
E39 Vik-Molde	300,2	Kostnader knyttet til kommunedelplan og reguleringsplan
Rv. 36 Skjelsvik - Skyggestein	53,1	Kostnader til kommunedelplan
E16 Fagernes - Hande	-	Det er behov for ny kommunedelplan etter optimalisering gjennomført i 2019/2020. Kostnader knyttet til kommunedelplan vedtatt i 2014 er krevende å fremskaffe
E10 Fiskebøl - Nappstraumen	0	Ikke varslet oppstart av kommunedelplan
E6 Narviktunnelen	14,4	I tillegg er det forbrukte midler til grunnverv og krav om støttemur (BaneNor) 44, 6 mill
E39 Breivika-Ørskogfjellet og Ørskogfjellet-Vik	49	Inkluderer reguleringsplan Ørskogfjellet-Vik og kommunedelplan Breivika- Ørskogfjellet
E39 Osli-Figgjo	-	Kostnadstall for delstrekningen Osli-Figgjo er ikke tilgjengelig. Reguleringsplan som gjelder hele strekningen E39 Ålgård -Hove beløper seg totalt til 79,7 mill kr

\* Merk at kostnadene her er oppgitt i løpende kroner. Samferdselsministeren har i sitt svar på skriftlig spørsmål 1567 oppgitt kostnadene for planleggingsmidler i faste (2024) kroner. I 2024 kr er tallet altså 2001 mill. kr.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 12:**

Kritiske bruer for militær mobilitet: Hva er den estimerte kostnaden for å sikre de 14 fylkesveibruene som er kritiske for militær mobilitet?

### **Svar:**

Estimatet er om lag 300 mill. kr for de 14 bruene.



DET KONGELIGE  
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

*Fiskeri- og havministeren*

Transport- og kommunikasjonskomiteen  
Stortinget  
Postboks 1700 Sentrum  
0026 Oslo

Deres ref

Vår ref

Dato

24/2907-20

30. april 2024

**Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036 - Svar på spørsmål nr. 1 fra Høyres medlemmer i transport- og kommunikasjonskomiteen**

Jeg viser til brev 16. april fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomite med spørsmål til Meld. St. 14 (2023 – 2024) Nasjonal transportplan 2025-2036.

**Spørsmål:**

Viser til Engenes fiskerihavn, som er omtalt i tabellen for pågående større investeringer som skal ferdigstilles 2025-2030. Engenes havn er ventet å være ferdigstilt 15. april 2024. I et prosjekt med total kostnadsramme på 130 millioner og stor økonomisk egeninnsats, har lbestad kommune forskuttert 95 millioner i henhold til forskutteringsrammen i avtalen med Kystverket i 2019. Betyr dette at regjeringen vil tilbakebetale forskutteringen, hvor mye vil tilbakebetales og når er det ventet at utbetalingen skjer?

**Svar:**

lbestad kommune har frist til 2. kvartal 2024 med å ferdigstille prosjektet, i henhold til avtalen om forskuttering. Kystverket planlegger å refundere hele forskutteringsbeløpet til kommunen i 2024.

Med hilsen

Marianne Sivertsen Næss

Kopi  
Komitéråd Anne Berit Stavseth  
Samferdselsdepartementet

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 14:**

Hva er oppdatert anslag for vedlikeholdsetterslep på riksvei og hvor mye vil vedlikeholdsetterslepet reduseres med i planperioden?

### **Svar:**

Det er ikke lagt inn noe konkret, oppdatert anslag for vedlikeholdsetterslep på riksvei i NTP 2025-2036. Regjeringen legger i stedet opp til å styre innsatsen etter veinettets tilstand, fremfor beregnet vedlikeholdsetterslep i kroner. Ved å gjøre dette vris fokuset fra ressursinnsats til måloppnåelse. Utviklingen i veinettets tilstand følges med nye indikatorer, der innsatsen er datadrevet, samt tilstands-/kunnskapsbasert.

Samtidig økes rammene for drift og vedlikehold betydelig. Sammen med å bygge nytt kun der vi må, prioritere vedlikehold og fornye der tilstanden tilsier det, vil vi få mer for pengene. Regjeringens plan for arbeidet er oppsummert på side 164 i meldingen.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 15:

Hva er oppdatert anslag for vedlikeholdsetterslep på fylkesvei og hvor mye vil vedlikeholdsetterslepet reduseres med i planperioden?

### Svar:

Statens vegvesen og fylkeskommune har i forbindelse med innspill til NTP 2025-2036 laget en ny vurdering av utviklingen på fylkesveinettet. Denne viser at etterslepet nå anslås å være 95-105 mrd. 2024-kr.

Det er ikke laget en fremskriving til NTP 2025-2036 om hvordan etterslepet vil utvikle seg i perioden, og resultatet ville nok i stor grad avhenge av de prioriteringene som fylkeskommunene gjør innenfor sitt eget fylkesveinett i perioden.

Regjeringen har lagt opp til en satsing på fylkesvei i NTP 2025-2036, og dette innebærer totalt 65 mrd. kr til fylkesvei og en økning på totalt 15,7 mrd. kr over tolvårsperioden sammenlignet med flat videreføring av 2024-budsjettet. Denne satsingen vil sette fylkeskommunene i bedre stand til å ta vare på fylkesveinettet.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 16:

Hva er oppdatert anslag for vedlikeholdsetterslep på jernbanen og hvor mye vil vedlikeholdsetterslepet reduseres med i planperioden?

### Svar:

I Prop. 1S (2023–2024) viste beregningene at vedlikeholdsetterslepet ville ligge på om lag 32,9 mrd. kr ved utgangen av 2024. Etterfølgende har det blitt omdisponert midler fra investeringer (post 73) til drift, vedlikehold og fornying (post 71), og det gir et nytt beregnet nivå på 30,3 mrd.kr ved utgangen av 2024. Vedlikeholdsetterslepet her er definert som etterslepet innen fornyelse av infrastrukturen.

Gitt fordelingen mellom første og andre seksårsperiode, vil etterslepet øke med gjennomsnittlig 1,6 mrd. kroner årlig i første seksårsperiode. Dette gir et etterslep etter første seksårsperiode på om lag 39,9 mrd. kroner. I andre seksårsperiode vil etterslepet hentes inn igjen, og det er beregnet at det vil ligge på om lag 30 mrd. kr. ved utgangen av planperioden.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 17:**

Hva er oppdatert anslag for vedlikeholdsetterslep på Avinors flyplasser?

### **Svar:**

Avinors vedlikeholdsetterslep anslås å ha økt betydelig siden 2019. Med utgangspunkt i årene 2020-2023 er utsatte reinvesteringer og akkumulert etterslep per 2024 ca. 1.500 mill. kroner. Investeringer og vedlikehold som er nødvendig for å ivareta sikkerheten ved Avinors flyplasser er ikke berørt av det økte vedlikeholdsetterslepet.

Det anslåtte etterslepet er ikke prisjustert. Det planlegges for oppdaterte tilstandsanalyser for planperiode 2025-2030 som forventes å gi prismessige økte utslag for de anslåtte investeringsbehovene.



DET KONGELIGE  
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

Fiskeri- og havministeren

Stortingets transport- og kommunikasjonskomite  
Postboks 1700 Sentrum  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

24/2907-19

30. april 2024

**Meld. St. 14 (2023 – 2024) Nasjonal transportplan 2025-2036 - Svar på spørsmål nr. 18 fra transport- og kommunikasjonskomiteen**

Jeg viser til brev 16. april fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomite med spørsmål til Meld. St. 14 (2023 – 2024) Nasjonal transportplan 2025-2036.

**Spørsmål 18:**

Hva er oppdatert anslag for vedlikeholdsetterslep på kystinfrastrukturen og hvor mye vil vedlikeholdsetterslepet reduseres med i planperioden?

**Svar:**

Kystinfrastruktur forstås her som navigasjonsinnretninger, fyrbygninger, moloer og kaier i Kystverkets eie.

*Utvikling i vedlikeholdsetterslep på navigasjonsinnretninger og fyrbygninger (i mill. 2023-kroner)*

År	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Navigasjonsinnretninger	951	876	790	748	699	633
Fyrbygninger	561	561	539	539	577	592
Sum vedlikeholdsetterslep	1 512	1 437	1 329	1 287	1 276	1225

Kystverket har fornyet en rekke objekter de siste årene, tilstanden til navigasjonsinnretningene har blitt bedre, og som tabellen ovenfor viser, er vedlikeholdsetterslepet redusert. For fyrbygninger har vedlikeholdsetterslepet gått noe ned over tid. De siste årene har etterslepet vært tilnærmet stabilt eller svakt økende, men den generelle prisstigningen betyr at kostnadene for å ta ned etterslepet øker noe.

En hovedprioritering i transportplanen er å ta vare på eksisterende infrastruktur. Det innebærer at ressursene vris fra store investeringsprosjekter, og over til drift, vedlikehold og mindre investeringstiltak. Dette gjelder også for kystområdet.

Med prioriteringene og fordelingen av ressurser som er lagt inn i stortingsmeldingen, forventes det at vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinnretninger og fyrbygninger holdes tilnærmet stabilt gjennom planperioden. Kystverket gjennomfører for tiden en systematisk kartlegging av alle navigasjonsinnretningene, bl.a. for å vurdere om disse er tilstrekkelig tilpasset forventede klimaendringer. Resultatet av kartleggingen vil kunne endre det beregnede vedlikeholdsetterslepet.

Vedlikeholdsetterslepet for kaier, moloer og farleder i og inn til fiskerihavnene har økt de siste årene. Dette henger sammen med bl.a. regionreformen, som førte til at Kystverket stoppet planlegging, prosjektering og investering i denne type tiltak. Etter at regjeringen gjeninnførte det statlige ansvaret for fiskerihavner 1. januar 2023, har Kystverket forvaltningsansvar for rundt 330 næringsaktive fiskerihavner. Regjeringen har gitt Kystverket i oppdrag å kartlegge tilstanden på samtlige fiskerihavner langs hele kysten, og dette arbeidet skal være ferdig innen utgangen av 2024. Kartleggingen vil gi svar på om også fiskerihavneanleggene er tilpasset fremtidens klima, og gi en oversikt over vedlikeholds- og utbedringsbehov. Vedlikeholdsetterslepet for statlige fiskerihavneanlegg er følgelig ikke tallfestet per i dag. Regjeringens forslag til økonomiske rammer for kystområdet i Nasjonal transportplan 2025 – 2036 gir likevel rom for økt innsats på dette området, dersom det viser seg å være nødvendig.

Med hilsen



Marianne Sivertsen Næss

Kopi

Komitéråd Anne Berit Stavseth  
Samferdselsdepartementet

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 19:

Vi ber om å få en oversikt over status, oppdaterte kostnadsestimat og beregnet samfunnsnytte for alle prosjektene som lå med oppstart i første periode av NTP 2022–2033.

### Svar:

#### Vei:

Siste samlede framstilling finnes i Statens vegvesens porteføljeprioritering fra mai 2023. Denne er vedlagt svaret (se PDF «Porteføljeprioritering Statens vegvesen mai 2023»).

Statens vegvesen har gjort oppdateringer for enkelte av prosjektene, som fremgår av leveransen til NTP 2025-2036. Det finnes her [ntp-2025-2036-vedlegg-3-supersider-091023\\_endret180324.pdf \(regjeringen.no\)](https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/ntp-2025-2036-vedlegg-3-supersider-091023_endret180324.pdf)

#### Jernbane

Nedenfor vises hele porteføljen som var prioritert for oppstart i første seks år av NTP 2022–2033, med status for prioritering i ny NTP. Kostnadsestimatene er oppgitt i 2024-kr. Estimaten er fra oktober 2023, og er de som ble brukt i arbeidet med NTP 2025-2036, og som var input i samfunnsøkonomiske analyser. For enkelte av effektpakken er kostnadsestimatene endret siden da. Oppgitt netto nytte er den som var beregnet i hovedreferansebanen, som er sammenligningsgrunnlaget for samfunnsøkonomiske analyser.

Effektpakke	Status	Kostnadsestimat til NTP 2025-2036, mill. 2024-kr, avrundet	Netto nytte (NNV)
Flere tog i Oslo-navet (het Ny rutemodell Østlandet i NTP 2022-2033)	Prioritert i NTP 2025-2036, ikke startet opp	15 380	-3 565
Flere tog på Trønderbanen: To tog i timen	Prioritert i NTP 2025-2036, startet	4 680	-6 414
Økt kapasitet for kombigods Oslo-Trondheim (to trinn) <i>Effektpakken har fått betydelig økt omfang i tiltak siden forrige NTP</i>	Prioritert i NTP 2025-2036, ikke startet opp	10 630	-11 028
Økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik	Prioritert i NTP 2025-2036, delvis startet	5 040	2 133
Flere tog på Vossebanen (heter Ny rutemodell Vossebanen i NTP 2022-2033)	Skjøvet til andre periode i NTP 2025-2036	1 800	-284
Økt kapasitet for kombigods Oslo-Bergen	Skjøvet til andre periode i NTP 2025-2036	2 200*	-2 136
Økt kapasitet for kombigods Trondheim-Bodø	Skjøvet til andre periode i NTP 2025-2036	320**	210
Flere tog på Jærbanen: 10-minuttersintervall Stavanger-Skeiane	Skjøvet til andre periode i NTP 2025-2036	2 200	-2 737

Fellesprosjektet Arna-Stanghelle	Prioritert i NTP 2025-2036, ikke startet opp	16 120	-14 000***
Ringeriksbanen	Ikke prioritert	22 400	-17 872
Flere og raskere tog på Vestfoldbanen: To tog i timen Oslo-Skien	Ikke prioritert	12 780	-14 778
<p><i>*Oppgitt kostnad for effektpakken Økt kapasitet for kombigods Oslo-Bergen forutsetter at effektpakken Flere tog på Vossebanen allerede er realisert, da den inneholder enkelte tiltak som ellers ville måtte bygges i denne effektpakken</i></p> <p><i>**Oppgitt kostnad for effektpakken Økt kapasitet for kombigods Trondheim-Bodø forutsetter at effektpakken Flere tog på Trønderbanen allerede er realisert, da den inneholder enkelte tiltak som ellers ville måtte bygges i denne effektpakken</i></p> <p><i>*** Lønnsomhetsberegningen er gjort med utgangspunkt i det samlede fellesprosjektet (både vei og bane). Anslaget oppgitt er jernbanens beregningstekniske andel av nytten.</i></p>			

Kyst:

Større investeringstiltak på kystområdet i NTP 2022–2033 med status

Fylke	Tiltak	Tiltakstype	Status	Oppdatert kostnadsanslag (mill. 2024-kr ekskl. mva.)	Beregnet netto nytte (mill. 2024-kr ekskl. mva.)
Østfold	Innseiling Borg havn	Farvannstiltak	Igang satt, videreført som binding i NTP 2025-2036	327*	Oppdatert beregning foreligger ikke
Telemark	Gjennomseiling Torsbergrenna	Farvannstiltak	Ikke påbegynt, prioriteres i NTP 2025-2036	170	72
Telemark	Innseiling Kragerø	Farvannstiltak	Ferdigstilles 2024	137*	Oppdatert beregning foreligger ikke
Vestland	Stad skipstunnel	Farvannstiltak	Igang satt (budsjetteknisk sett), videreført som binding i NTP 2025-2036	3440 (forventet kostnad som Stortinget har lagt til grunn, jf. Prop. 97 S (2020–2021) <i>Bygging av Stad skipstunnel</i> og Innst.	Oppdatert beregning foreligger ikke

				389 S (2020–2021), prisjustert til 2024- kroner)	
Møre og Romsdal	Gjøvsund fiskerihavn	Forskuttering	Ferdigstilt 2023	105	
Møre og Romsdal	Fosnavåg fiskerihavn	Forskuttering	Ikke påbegynt, prioriteres i NTP 2025-2036	109	
Møre og Romsdal	Røyrasundet til Svædet	Farvannstiltak	Ikke påbegynt, prioriteres i NTP 2025-2036	122	0
Nordland	Innseiling Mo i Rana	Farvannstiltak	Igang satt, videreført som binding i NTP 2025-2036	<sup>91**</sup>	Oppdatert beregning foreligger ikke
Nordland	Andenes fiskerihavn	Fiskerihavnetiltak (innseiling)	Ikke påbegynt, prioriteres i NTP 2025-2036	800	-798
Nordland	Røst fiskerihavn	Fiskerihavnetiltak (innseiling)	Ikke påbegynt, prioriteres i NTP 2025-2036	305	-252

Nordland	Værøy fiskerihavn	Fiskerihavnetiltak (innseiling)	Ikke påbegynt, prioriteres i NTP 2025-2036	497	-413
Nordland	Svolvær – Raftsundet	Farvannstiltak	Igang satt, videreført som binding i NTP 2025-2036 (nytt navn: Stamsund – Risøyrenna med gjennomseiling Raftsundet)	269*	Oppdatert beregning foreligger ikke
Nordland	Bognes – Tjeldsundet – Harstad	Farvannstiltak	Igang satt, videreført som binding i NTP 2025-2036	384*	Oppdatert beregning foreligger ikke
Troms	Engenes fiskerihavn	Forskuttering	Igang satt, videreført som binding i NTP 2025-2036	95	
Troms	Senjahopen	Forskuttering	Gjennomført, refusjon til kommunen planlagt utbetalt i 2024	110	
Troms	Årviksand fiskerihavn	Fiskerihavnetiltak (innseiling)	Ikke påbegynt, prioriteres i NTP 2025-2036	69	-62

Finnmark	Kamøyvær fiskerihavn	Forskuttering	Gjennomført, refusjon til kommunen planlagt utbetalt i 2024	34	
Finnmark	Gamvik fiskerihavn	Forskuttering	Igangsatt, videreført som binding i NTP 2025-2036	72	
Finnmark	Kjøllefjord fiskerihavn	Fiskerihavnetiltak (innseiling)	Igangsatt, videreført som binding i NTP 2025-2036	237	4
Finnmark	Vardø fiskerihavn	Fiskerihavnetiltak (innseiling)	Ikke påbegynt, prioriteres i NTP 2025-2036	364	-206
Finnmark	Innseiling Leirpollen	Farvannstiltak	Ikke påbegynt, kan være aktuelt i andre seksårsperiode NTP 2025 – 2036. Prosjektet må utredes på nytt, bl.a. pga innsigelse fra statsforvalteren	Oppdatert kostnadsanslag foreligger ikke	Oppdatert beregning foreligger ikke

Svalbard	Longyearbyen havn	Havn/ innseiling	Ikke påbegynt, kan være aktuelt i andre seksårsperiode NTP 2025 – 2036. Behovene har endret seg. Kystverket vil kartlegge hvilke behov som nå finnes, og deretter foreta en ny vurdering av omfang, innretning og tidsplan for et ev. havneprosjekt i statlig regi.	Oppdatert kostnadsanslag foreligger ikke	Oppdatert beregning foreligger ikke
----------	-------------------	------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------	-------------------------------------

\* Kostnadstall fra Kystverkets årsrapport 2023

\*\* Oppdatert kostnadsanslag

Statsbudsjettet 2024

Statens vegvesens forslag til porteføljeprioritering

Korridor	Prosjekt	Prioritet	Modenhetsikon	Lønnsomhet				Kostnad			Ikke-prissatte virkninger				Usikkerhet		Lov/ forskrift/ avtale		
				NNB	NNV fra NTP, mill 2024-kr	NNV mars 2023. Mill 2024-kr	Endring i NNV fra NTP, mill 2024-kr	Prognose, mill 2024-kr	Kostnad NTP, mill 2024-kr	Endring fra NTP, mill 2024-kr	Samlet vurdering	Tyngste virkning	Endring fra NTP	Samfunns-sikkerhet og beredskap	Etterspørsel	Teknologi			
3	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	1	●	-1,0	-7100	-3 667	●	3 432	6 983	6 464	●	519	●	Kulturarv		Regional	Robust	Robust	Tunnelsikkerhetsforskriften
5	E134 Røldal – Seljestad	2	●	-0,4	-921	-1 491	●	-570	4 039	4 031	●	9	●	Kulturarv		Regional	Robust	Robust	
8	E6 Megården – Mørsvikbotn	3	●	-0,7	-7392	-6 963	●	429	12 270	12 443	●	-173	●	Kulturarv		Nasjonal	Robust	Robust	Tunnelsikkerhetsforskriften
5	E16 Hylland – Slæen	4	●	-0,8	-1796	-1 827	●	-30	2 515	1 958	●	557	●	Landskapsbilde	—	Regional	Robust	Robust	Tunnelsikkerhetsforskriften
5	E134 Saggrenda – Elgsjø	5	●	-0,4	-445	-380	●	65	2 894	2 894	—	0	●	Naturmangfold	—		Robust	Robust	
8	E45 Kløfta	6	●	-1,0	-1505	-1 473	●	32	1 726	1 461	●	265				Nasjonal	Robust	Robust	
5	E16 Arna – Stanghelle	7	●	-0,9	-23387	-29 261	●	-5 874	18 208	18 137	●	71	●	Alle unntatt friluftsliv, by- og bygdeliv		Regional	Robust	Robust	Tunnelsikkerhetsforskriften
4	E39 Ådland – Svegatjørn (Hordfast)	8	●	0,0	241	-30	●	-271	49 126	49 639	●	-513	●	Naturmangfold, kulturarv og naturressurser	—	Regional	Noe følsomt	Robust	
4	E39 Ålesund-Molde (Møreaksen)	9	●	-0,6	-6455	-14 747	●	-8 292	33 332	32 023	●	1 309					Robust	Robust	
3	E134 Dagslett – E18 (Viker)	10	●	-0,4	5725	-1 340	●	-7 066	5 926	5 054	●	872	●	Naturmangfold	●		Robust	Robust	
4	E39 Storehaugen – Førde	11	●	-0,6	-1898	-2 189	●	-291	3 930	3 928	●	2	●	Naturressurser, naturmangfold og landskapsbilde			Robust	Robust	
4	E39 Ringvei øst, Vågsbotn - Klauvaneset	12	●	-0,4		-2 293	—	0	6 863	6 863	—	0			Regional	Robust	Robust		
1	Rv. 22 Glommakryssing	13	●	-0,4	1062	-731	●	-1 793	3 936	3 936	—	0	●	Kulturarv	—		Robust	Robust	Bypakke Nedre Glomma
8	E10 Nappstraumen – Å	14	●	-0,7	-971	-892	●	79	1 544	1 537	●	7				Regional	Robust	Robust	
4	E39 Volda – Furene	15	●	-0,9	18	-1 420	●	-1 438	2 190	1 327	●	863	●	Landskapsbilde			Robust	Robust	Samferdselspakke Volda-Ørsta
2	E18 Retvet – Vinterbro	16	●	-1,2	-5608	-7 452	●	-1 844	10 177	9 858	●	319	●	Naturressurser	—		Robust	Robust	
8	E8 Flyplasstunnelen Tromsø	17	●	-1,0	-1625	-2 169	●	-543	2 787	2 367	●	420	●	Naturmangfold	—		Robust	Robust	Bypakke Tenk Tromsø
3	E39 Osli - Ålgård	18	●	0,2	8870	904	●	-7 966	4 350	4 350	—	0	●	Kulturarv/naturressurser	—	Regional	Noe følsomt	Robust	Byvekstavtale
5	Rv. 5 Erdal – Naustdal	19	●	-0,8	-1822	-2 256	●	-434	3 388	2 879	●	509	●	Landskapsbilde			Robust	Robust	
5	E134 Bakka - Solheim	20	●	-1,0		-1 862	—	0	2 329	2 529	●	-200					Robust	Robust	
3	Rv. 19 Moss	21	●	-2,0	-5080	-1 920	●	3 160	5 183	6 477	●	-1 294					Robust	Robust	
5	Rv. 36 Skjelsvik – Skyggestein	22	●	-0,2	614	-1 206	●	-1 820	6 859	6 859	—	0					Robust	Robust	
8	E10 Fiskebøl - Nappstraumen	23	●	-0,7		-3 121	—	0	5 188	6 660	●	-1 472					Robust	Robust	
5	E16 Fagernes - Hande	24	●	-0,8		-2 100	—	0	3 446	2 696	●	750					Robust	Robust	
6	Rv. 15 Strynefjellet	25	●	-0,8		-4 052	—	0	5 836	5 836	—	0			Regional		Robust	Robust	
7	E14 Stjørdal - Storlien (Stjørdal - Meråker)	26	●	-0,7		-3 337	—	0	6 524	6 524	—	0					Robust	Robust	

Beregningsforutsetninger:

E39 Ålgård - Hove: Bypakkebommer i referanse og tiltak, men ikke egne bomber på tiltaket

Rv. 36 Skjelsvik - Skyggestein: Bypakkebommer i referanse og tiltak, og egne bomber på tiltaket (ikke bypakkebommer i 2060, sist var det bomber i 2050)

E8 Flyplasstunnelen Tromsø: Bypakkebommer inngår i referanse og tiltak. Det ligger bypakkeboom på tiltaket.

E16 Arna - Stanghelle: utbygging av jernbanen er med i tiltaket. Dette gjelder både i kostnader og nytte.

## Meld. St.14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 20:

**Østfoldbanen:** Hva er status for jernbaneprosjektet gjennom Moss og når estimerer man at nytt dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad vil stå ferdig? Ser man for seg å kunne starte anleggsarbeidet på prosjektet Råde-Seut før Sandbukta-Moss-Såstad er ferdigstilt?

### Svar:

Prosjektet ble sist omtalt i Prop. 1 S (2023-2024), hvor ytterligere utfordringer i prosjektet ble beskrevet. Her varslet Samferdselsdepartementet om økt kostnadsestimat utover kostnadsrammen som Stortinget vedtok i 2021, og at ekstern kvalitetssikring av anslagene for fremdrift og kostnader skulle gjennomføres høsten 2023. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med forslag om ny kostnadsramme, inkludert utsatt ferdigstillestidspunkt ifm. RNB 2024.

Det er mulig å starte byggingen av Haug-Råde-Seut før Sandbukta–Moss-Såstad er ferdigstilt. Dette beslattes i forbindelse med prioritering av planleggings- og investeringsmidler i de årlige statsbudsjettene. Gitt at prosjektet Råde-Seut prioriteres som i stortingsmeldingen om NTP, kan bygging starte i slutten av første seksårsperiode.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 21:

Vestfoldbanen: Regjeringen legger til grunn at videre planlegging av InterCity skal ta utgangspunkt i dagens linjer og stasjonsplasseringer. Betyr dette at Dobbelspor Stokke- Sandefjord heller ikke vil vurderes i Fjerntogstudien?

### Svar:

Det stemmer at Regjeringen legger til grunn at videre planlegging av InterCity skal *ta utgangspunkt i* dagens linjer og stasjonsplasseringer. I arbeidet med å utrede tilbudsutviklingen på de ulike strekningene, vil Jernbanedirektoratet blant annet vurdere behovet for nye infrastrukturløsninger. For Vestfoldbanen, vil det være naturlig at løsningen med dobbeltspor mellom Stokke og Sandefjord, inngår i analysen av hva som skal til for å realisere en ønsket tilbudsforbedring.

## Meld. St.14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 22:

**Dovrebanen:** Ifølge Figur 14.12 "Videre utvikling av InterCity", er det ingen tiltak nord for Hamar på Dovrebanen, men det er omtalt flere tiltak på Dovrebanen. Hvilke tilbudsforbedringer vil tiltakene som planlegges på Dovrebanen, Dobbeltspor Åkersvika- Hamar og kryssingsspor, gi for persontogtilbudet?

### Svar:

Figur 14.12 viser forslag til uendret frekvens for regiontog (InterCity-tog) mellom Hamar og Lillehammer. Tiltakene som er prioritert mellom Hamar og Lillehammer i NTP-perioden er knyttet til effektpakken for økt kapasitet for kombigods Oslo-Trondheim, og er hovedsakelig begrunnet i å kunne kjøre mer gods uten at persontogtilbudet må reduseres, og å øke driftsstabiliteten. Reisetiden mellom Oslo og Lillehammer / videre nordover vil bli redusert som følge av pågående dobbeltsporutbygging sør for Hamar. Sør for Hamar økes også frekvensen, når dobbeltsporet frem til Åkersvika tas i bruk.

I tegnforklaringen for figur 14.12 går det frem at det kan være aktuelt å vurdere tiltak nord for Hamar ytterligere i forbindelse med fremtidig arbeid med en fjerntogstrategi, som skal utarbeides av Jernbanedirektoratet i tilknytning til neste melding om Nasjonal transportplan.

## **Meld. St.14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 23:**

**Dovrebanen:** Hva er planen for redusert reisetid Lillehammer-Hamar sammenlignet med dagens tilbud etter tiltakene som ligger i første og andre seksårsperiode?

### **Svar:**

Tiltakene som er prioritert mellom Hamar og Lillehammer er hovedsakelig begrunnet i å kunne kjøre mer gods uten at persontogtilbudet må reduseres, og å øke driftsstabiliteten for både person- og godstog. Reisetiden mellom Lillehammer og Hamar reduseres ikke. Reisetiden mellom Oslo og Lillehammer / videre nordover vil bli redusert som følge av at det i NTP-perioden blir sammenhengende dobbeltspor til Hamar.

## Meld. St.14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 24:

**Dovrebanen:** Hvilke dobbeltsporparseller skal bygges ut i hhv. Første og andre seksårsperiode? Legges det til rette for at tog kan møtes og passere i fart?

### Svar:

I første seksårsperiode fortsetter byggingen på dobbeltsporstrekningene på Dovrebanen fra Kleverud til Sørli og videre til Åkersvika. Med oppstart i første seksårsperiode er fullføring av dobbeltspor videre fra Åkersvika til Hamar prioritert, som en del av effektpakken «Økt kapasitet for kombigods Oslo–Trondheim». Dermed vil det være sammenhengende dobbeltspor til Hamar i første seksårsperiode.

På Dovrebanen nord for Hamar er forlengelse av eksisterende og bygging av nye kryssingsspor prioritert, både i effektpakken «Økt kapasitet for kombigods Oslo–Trondheim» og i effektpakken «Flere tog på Trønderbanen». «Økt kapasitet for kombigods Oslo–Trondheim» har tiltak i både første og andre seksårsperiode, som vil kunne tas i bruk suksessivt. «Flere tog på Trønderbanen» er forutsatt slutført i første seksårsperiode.

På dobbeltsporede strekninger kan togene møtes i fart. Et kryssingsspor/dobbeltsporsegment må være ca. 3 kilometer langt for at togene skal slippe å bremse når de møtes. De nye kryssingssporene og de eksisterende som forlenges blir lange nok til at møtende tog ikke behøver å bremse, og de fleste av dem vil tilfredsstille kravene som gjelder for at tog fra begge retninger kan kjøre inn på kryssingssporet samtidig («samtidig innkjør»).

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 25:

**Gratis ferje:** hvor mye går til å dekke ordningen med gratis ferje i første og andre seksårsperiode?

### Svar:

I Hurdalsplattformen er det for fireårsperioden 2021–2025 satt mål om å innføre en ordning for å halvere takstene i ferjedriften sammenliknet med 2021. Tilsvarende er det et mål om å innføre en ordning med gratis ferjer til øyer og andre samfunn uten veiforbindelse til fastlandet og gjøre ferjesamband med under 100 000 passasjerer årlig gratis. Med statsbudsjettet for 2024 er målene nådd, og i Nasjonal transportplan 2025–2036 blir det lagt opp til å videreføre ordningen gjennom planperioden for ferjesamband som mottar offentlige tilskudd.

For budsjettåret 2024 er det beregnet at innføring av gratis ferjer har en budsjetteffekt på noe i overkant av 240 mill. kr, fordelt med 8 mill. kr til riksveiferjedriften og 235 mill. kr i økt tilskudd til fylkeskommunene. En direkte konsekvens av tiltaket er redusert kostnad for de reisende og redusert inntekt til det offentlige. Større takstreduksjoner kan også bidra til å øke etterspørselen etter ferjereiser, noe som igjen kan medføre at kapasiteten på enkelte av sambandene bør økes tidligere enn om tiltaket ikke ble innført. Indirekte effekter av større takstreduksjoner er ikke hensyntatt i budsjetteffekten for budsjettåret 2024.

En videreføring av nivået i 2024-budsjettet utgjør om lag 2 900 mill. 2024-kr i planperioden.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### **Spørsmål 26:**

Tilskuddsordning for mindre byområder: I omtalen av tilskuddsordningen for mindre byområder, eller byer utenfor ordningen med byvekstavtaler, står det at flere byer kan være aktuelle for tilskudd i planperioden hvis de oppfyller kriteriene. Hvilke byer er de neste som kan tenkes inkluderes i ordningen, gitt at kriteriene er oppfylt? Legges det opp til at flere byer kan inkluderes utenom rullinger av NTP, eller er neste mulighet om fire år?

### **Svar:**

Regjeringen har ikke vurdert å innlemme nye byområder i tilskuddsordningen for klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet. Ordningen er i dag øremerket fem byområder: Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik). Denne avgrensningen er også lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2025–2036, og det er prioritert i gjennomsnitt 50 mill. kr årlig over planperioden.

Fram til nå har Bodø og Ålesund oppfylt kriteriene for å få tilskudd, og bevilgningene de siste årene er blitt delt likt mellom de to byene. De øvrige byområdene som er omfattet av ordningen, har ikke oppfylt kriteriene. I Nasjonal transportplan 2025–2036 har regjeringen lagt til grunn at det kan være aktuelt å tildele midler til Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen når de eventuelt oppfyller kriteriene.

Forslag om en ny bypakke for Haugesund og fastlands-Karmøy der nullvekstmålet er lagt til grunn, ble lagt fram for Stortinget samtidig med Nasjonal transportplan 2025-2036, jf. Prop. 68 S (2023–2024) *Utbygging og finansiering av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy i Rogaland*. Etter at bypakken er behandlet i Stortinget vil det foreligge grunnlag for å vurdere om byområdet oppfyller kriteriene for å motta tilskudd, slik at det kan være aktuelt å tildele midler fra 2025.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 27:

**Skredsikring:** I sine innspill til NTP har Statens vegvesen sammen med fylkeskommunene oppdatert oversikter over skredsikringsbehov. I en oversikt med 461 skredutsatte punkter er det for flere av skredpunktene angitt to ulike forslag til sikring. En rask sammenstilling viser at bruk av teknologi kan spare staten over 20 mrd. kroner samtidig som man kan sikre mange flere lokalsamfunn og veistrekninger raskere enn med tradisjonell skredsikring. Hvordan er dette fulgt opp i regjeringens forslag til NTP?

### Svar:

Dette er et viktig tema for å få mer igjen for pengene og bedre treffsikkerhet innenfor skredsikring. Teknologitiltak, eller aktive skredsikringstiltak, har god effekt for å sikre mot skredulykker, men kan innebære at veien må stenges. For å oppnå oppetid 24 timer i døgnet må det ofte bygges tunnel, skredvoll eller lignende. Det vil si at tiltak må velges ut fra behov på den aktuelle strekningen. Teknologitiltak vurderes fortløpende i Statens vegvesens arbeid. Skredsikringstiltak inngår både i større investeringsprosjekter og utbedringsstrekninger, mindre investeringstiltak og vedlikehold. NTP omfatter ikke konkretisering av de mindre tiltakene, det skjer i arbeidet med de årlige budsjettene i regi av Statens vegvesen.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 28:

**Skredsikring:** Viser til Statens vegvesens innspill på skredsikringsbehov og tabellen med to alternativer for sikring. Dersom man konsekvent hadde valgt alternativt sikringstiltak, og gitt at bevilgningene var de samme som planen legger opp til, hvor mange flere skredpunkter kunne blitt sikret i planperioden, og hvor mye tidligere kunne en fått sikret alle skredpunkt med høy og middels skredfaktor?

### Svar:

NTP omfatter ikke konkretisering av mindre investeringstiltak og vedlikehold, så dette spørsmålet er det ikke mulig å svare på nå. Teknologitiltak vurderes fortløpende i Statens vegvesens som et ledd i arbeidet med de årlige budsjettene. Se for øvrig svar på spørsmål 27.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 29:**

Tilgang til kraft: Viser til Stortingsvedtak om minst 5 TWh produksjon av nærenergi innen 2050 på nedbygde arealer, som for eksempel. vei, jernbane og flyplasser. I rapporten NTP 2025-2036: Sammenfallende energibehov i transportsektoren omtales Avinor og deres vurderinger av etablering av egenproduksjon av sol- og energilagingsløsninger, ingen andre transportformer nevnes. I forslaget til NTP er ikke energiproduksjon på egne arealer nevnt med et ord. Betyr det at samferdselsministeren ikke mener at vei- og jernbanesektoren skal bidra til målet om nærenergi?

### **Svar:**

Fokuset i NTP er regjeringens transportpolitikk. Vedtak 766 (2022-2023) følges opp av Energidepartementet. Energidepartementet har i oppfølgingen av vedtaket bestilt og fått en vurdering fra NVE om potensielt for utbygging av fornybar kraftproduksjon på næringsareal, langs motorveier og i andre nedbygde areal. Energidepartementet vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 30:

**Tilskudd til kollektivprosjekter:** Hvor mye innebærer økningen det er lagt opp til fra 66 % til 70 % i de store kollektivprosjektene i sum for hele planperioden?

### Svar:

Det statlige bidraget til de store kollektivprosjektene som er under bygging, ble fra 2023 økt fra 50 til 54 pst. uten tilbakevirkende kraft, jf. Prop. 118 S (2022-2023) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2023* og Innst. 490 S (2022-2023). Sammen med den tidligere økningen i det statlige tilskuddet som utgjør 16 prosentpoeng, er statens årlige bidrag til disse kollektivprosjektene om lag 70 pst. fra og med 2023.

Det er tre slike prosjekter under bygging: Fornebubanen i Oslo og Akershus, Metrobuss i Trondheim og Bussveien på Nord-Jæren. Økningen fra 50 til 54 pst. er av Statens vegvesen vurdert til å utgjøre totalt om lag 1,2 mrd. kr for disse prosjektene, hvorav om lag 900 mill. kr må finansieres fra og med 2025, som er første år i ny Nasjonal transportplan.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 31:

**Tilskudd til store kollektivprosjekter:** De årlige bevilgningene som utgjør statens tilskudd til store kollektivprosjekter skal tilpasses behovet og vil utbetales i tråd med fremdriften i prosjektene. Det er lagt opp til et årlig gjennomsnitt på 2 mrd. kroner i både første og andre periode i NTP. Er det ut fra prosjektenes framdrift og videre planer, mulig å si noe om hvilke år dette tilskuddet vil være høyest og hva det maksimalt kan komme til å ligge på i planperioden?

### Svar:

Det statlige bidraget til store kollektivprosjekter er delvis knyttet til de tre prosjektene som allerede er startet opp (Fornebubanen i Oslo og Akershus, Bussveien på Nord-Jæren og Metrobuss i Trondheim), og dels til Bybanen til Åsane og ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo. Fremdriften for flere av de tre igangsatte prosjektene er usikker, og det er derfor knyttet vesentlig usikkerhet til nivået på de årlige tilskuddene i planperioden. I tillegg er det knyttet vesentlig usikkerhet både til kostnader og framdrift for T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo og til videre framdrift for lokale avklaringer om løsninger for Bybanen til Åsane. Lokale myndigheter i Bergen har besluttet å gjennomføre en ny utredning av tunnel som alternativ til bybanetrase over Bryggen. Avklaringer om årlige bidrag til de store prosjektene må derfor skje i forbindelse med arbeidet med de årlige statsbudsjettene.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 32:

**E6 Roterud- Storhove:** Viser til omtale av prosjektet i forslag til NTP, at det er mulig å starte utbygging. Når ser man for seg å kunne starte og hva gjenstår før en mulig utbyggingsstart?

### Svar:

En forutsetning for endring av vernegrensene, som muliggjør utbygging av E6 Roterud – Storhove i tråd med vedtatt reguleringsplan, er at det gjennomføres miljøforbedrende tiltak i prosjektet som kommer i tillegg til vilkårene stilt tidligere i planprosessen. Tiltakene vil ha positive effekter for naturmangfold både innenfor og utenfor dagens vernegrenser i Lågendeltaet. Detaljering av tiltakene pågår og vil kunne medføre behov for omreguleringer. Dette arbeidet samarbeider Nye Veier og Lillehammer kommune om. Gjennomføring av miljøforberedende tiltak går parallelt med selve vegutbyggingen. Før oppstart har Nye Veier vært avhengig av å få tillatelse til utslipp fra midlertidig anleggsvirksomhet, mudring og utfylling i Mjøsa og Lågen, og gjenbruk av sprengstein fra Brøttumformasjonen. Vedtaket fattet av Statsforvalteren som innvilget høsten 2023 ble påklaget til Miljødirektoratet og endelig tillatelse ble gitt 5. april 2024. Dette har forsinket fremdriften noe. Anleggsstart avhenger av når samtlige tillatelser er på plass og avklaringer rundt eventuelle reguleringsbehov, samt sluttforhandlinger med entreprenør.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 33:

**E39 Smiene–Harestad:** Prosjektet E39 Smiene-Harestad er essensielt for å koble Rogfast på veinettet, Statens vegvesen skriver at prosjektet må være ferdig bygget i 2031 for å kunne gjennomføre samtesting av skilting, elektro- og automasjonsinstallasjoner med Rogfast i et år, slik at begge prosjekter er ferdige til Rogfast skal åpne i 2033. Det er også behov for å samkjøre disse prosjektene med hensyn til optimalisering av massehåndtering, trafikk-avvikling og andre forhold. I regjeringens forslag til NTP er ikke E39 Smiene-Harestad prioritert i første seksårsperiode. Hvilke ekstrakostnader tilkommer dersom E39 Smiene-Harestad ikke står ferdig til åpningen av Rogfast? For å sikre ferdigstilling inn mot ferdigstillelse av Rogfast i 2033, hvordan er den optimale fremdrift og kostnadsfordeling?

### Svar:

Spørsmålene 33, 34 og 49 besvares samlet. Det vises derfor til likelydende svar på spørsmål 34 og 49.

Regjeringen har prioritert E39 Smiene-Harestad i planporteføljen til Statens vegvesen i forslaget til Nasjonal transportplan 2025-2036, og vil legge til rette for en fremdrift som sikrer at Rogfast kan åpne som planlagt i 2033. Departementet vil vurdere nærmere hvordan dette kan håndteres.

For at Rogfast skal åpne som planlagt i 2033 må som et minimum Harestadkrysset med en overgangsstrekning som kobler krysset til eksisterende infrastruktur være ferdig bygget slik at prosjektene kan samtestes før åpningen av Rogfast. Dersom kun en løsning Harestadkrysset og overgangsstrekning bygges vil dette gi økte kostnader sammenlignet med å bygge ut hele E39 Smiene-Harestad samlet. Statens vegvesen oppgir at et kostnadsanslag for Harestadkrysset vil være om lag 1,4 mrd. 2024-kr.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 34:

**E39 Smiene-Harestad:** Prosjektet finansieres av statlige midler og bompengemidler fra Bymiljøpakken på Nord-Jæren. Er det mulig å starte prosjektet i første seksårsperiode med midler fra Bymiljøpakken, dersom prosjektet prioriteres av den lokale styringsgruppen, og er det rom for å prioritere statlige midler i påfølgende år?

### Svar:

Spørsmålene 33, 34 og 49 besvares samlet. Det vises derfor til likelydende svar på spørsmål 33 og 49.

Regjeringen har prioritert E39 Smiene-Harestad i planporteføljen til Statens vegvesen i forslaget til Nasjonal transportplan 2025-2036, og vil legge til rette for en fremdrift som sikrer at Rogfast kan åpne som planlagt i 2033. Departementet vil vurdere nærmere hvordan dette kan håndteres.

For at Rogfast skal åpne som planlagt i 2033 må som et minimum Harestadkrysset med en overgangsstrekning som kobler krysset til eksisterende infrastruktur være ferdig bygget slik at prosjektene kan samtestes før åpningen av Rogfast. Dersom kun en løsning med Harestadkrysset og overgangsstrekning bygges vil dette gi økte kostnader sammenlignet med å bygge ut hele E39 Smiene-Harestad samlet. Statens vegvesen oppgir at et kostnadsanslag for Harestadkrysset vil være om lag 1,4 mrd. 2024-kr.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 35:

**Hordfast:** Hvilken effekt vil Hordfast få på de to store prosjektene Sveгатjørn-Rådal og Rogfast når Hordfast er på plass. Med effekt menes her uthentet samfunnsnytte samt nedbetalingstid for prosjektene. Det er også av interesse å få oppgitt den negative effekten for hvert år Hordfast blir utsatt.

### Svar:

Når det gjøres beregninger på samfunnsøkonomisk lønnsomhet av prosjekter så blir det gjort etter retningslinjene i Handbok V712 til Statens vegvesen. Da regnes det på konsekvensene som følge av et prosjekt for samfunnet som helhet. I disse beregningene blir effekten av å bygge prosjektet sammenlignet med en referansesituasjon der prosjektet ikke blir bygget.

Nytten av Hordfast på E39 Sveгатjørn-Rådal og Rogfast er inkludert i de beregningene som blir gjort av samfunnsøkonomisk lønnsomhet for E39 Stord-Os (Hordfast).

Effekten av E39 Rogfast og E39 Sveгатjørn-Rådal er inkludert i de samfunnsøkonomiske virkningene av prosjektet Hordfast som helhet. Det er ikke mulig ut fra disse beregningene å isolere effektene av E39 Rogfast og E39 Sveгатjørn-Rådal spesielt.

Når det gjelder konsekvensene for bompengelinningen vil en ferdigstilling av E39 Stord-Os (Hordfast) føre til noe økt trafikk for E39 Sveгатjørn-Rådal og E39 Rogfast. Med trafikk på E39 Stord-Os (Hordfast), vil den trafikkøkningen som kommer kunne gi noe økning i bompengelinningene og dermed føre til noe reduksjon i enten innkrevingstid eller bompengetakst på de to prosjekta E39 Sveгатjørn-Rådal og E39 Rogfast. Det er likevel vanskelig å tallfeste denne reduksjonen, da det er avhengig av mange faktorer.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 36:

**Hordfast:** Vi ber statsråden gjøre greie for hvor mye bilister og staten (inkludert fylkeskommunene) taper, med tanke på ferjekostnader, for hvert år Hordfast blir utsatt, oppgitt i 2024-kroner.

### Svar:

Statens vegvesen opplyser at de har gjennomført en samfunnsøkonomisk nytte-/kostnad-analyse av Hordfast. Jeg viser til svar på spørsmål 9, der netto samfunnsøkonomisk nytte for Hordfast fremgår som – 895 mill. kr. I tillegg viser analysen en rekke negative ikke-prissatte konsekvenser.

Under forutsetning av at en beholder de samme (inflasjonsjusterte) bom- og ferjetakstene vil ett års utsettelse gi et tap for trafikantene på ca. 250 mill. kr. I dette inngår blant annet spart reisetid og spart ferjebillett (som ikke oppnås med utsettelse) og bompenger (som ikke må betales med utsettelse). Ser en på ferjekostnaden isolert utgjør det ca. 300 mill. kr eks. mva. som bilistene må betale i ett år. For det offentlige har Statens vegvesen beregnet at det vil kreves omtrent 260 mill. kr å opprettholde det aktuelle ferjetilbudet i ett år til.

Statens vegvesen opplyser at det ikke er gjennomført en egen bompengeanalyse for å se på hva bompengenivået kan/bør være. I analysene til NTP er det lagt til grunn sjablongverdiene som lå i Statens vegvesens retningslinjer for samfunnsøkonomiske analyser, som er ferjetakst +40 % samt 2/6 kr pr. km. Det er krevende når det er flere ferjesamband med ulike takster som erstattes. Ferjetaksten er basert på det som var gjeldende på beregningstidspunktet, men ferjetakstene er endret i flere runder etter dette.

Det er også andre kostnader enn ferjekostnader knyttet til prosjektet. I den samfunnsøkonomiske analysen av Hordfast er merkostnaden til drift og vedlikehold som følger av å gjennomføre Hordfast beregnet til å være i størrelsesorden 160 til 170 mill. kr målt i nåverdi, 2024-kroner. Dette er beregnet for hele strekningen Ådland-Svegatjørn. Kostnaden er en netto sum som også inkluderer bortfall av drifts- og vedlikeholdskostnader der hvor eksisterende vei blir avlastet, eller stengt.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 37:

**Hordfast:** Tre regjeringer har gjennom sine NTP'er løftet fram ferjefri E39, og spesielt Hordfast framstår som et samfunnsnyttig prosjekt. Siste rapport fra Statens vegvesen viser at det er mulig å få betydelige klimagassutslipp (opp mot 80 %) i byggefasen gjennom bruk av nyutviklet norsk teknologi. Utviklingsmiljøer har også modnet fram bruer i aluminium samt konstruksjon av verdens lengste flytebru. Betydelig kompetansebygging er gjort gjennom dette prosjektet, kompetanse som står klar til å ta prosjektet videre neste skritt. Hva vil konsekvensen for disse kompetansemiljøene bli dersom prosjektet nå legges i en skuff de neste 12 årene?

### Svar:

Ifølge Statens vegvesen har satsingen på fjordkryssinger vært en drivkraft for nasjonal og internasjonal kompetanse- og teknologiutvikling innen et bredt spekter av ingeniørfagene. Kompetansen omfatter både utvikling av marine konstruksjoner, bruteknologi og utvikling av mer miljøvennlige og kostnadseffektive byggemetoder. Statens vegvesen ser at satsingen har hatt nytteverdi for andre sektorer enn veisektoren, der nyutviklet norsk teknologi for bygging av bruer har bidratt til nye arbeidsplasser og økt innovasjon i norsk stålindustri, og kunnskap fra fjordkryssings-aktiviteter er brukt til design av offshore vindturbiner. Kompetansemiljøet i Statens vegvesen knyttet til bru kan også benyttes på andre bruer. Noen fagområder er imidlertid spesielt knyttet til flytebru, og disse kan Vegvesenet stå i fare for å miste.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 38:**

**Hordfast:** Hvor stor andel av verdiskaping i byggeprosjektet Hordfast vil potensielt kunne tilfalle norsk leverandørindustri?

### **Svar:**

Det er vanskelig å si noe om hvor stor andel av verdiskapningen som vil tilfalle norsk leverandørindustri på det stadiet prosjektet er nå.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 39:

**Sykkel:** Sykkelandelen i byområdene må økes vesentlig dersom vi skal nå målene om økt sykkelandel. Det nevnes noen tiltak i forslag til NTP, men det sies ingenting om strategi for å nå målene. Siste Nasjonal sykkelstrategi gikk ut i 2023. Vil regjeringen lage en ny nasjonal sykkel-strategi? Hvis ikke, hvordan skal man sikre at sykkelandelen øker i planperioden?

### Svar:

I Nasjonal transportplan presenteres regjeringens mål og strategier for utvikling av det samlede transportsystemet. For byområdene legger regjeringen opp til en sterk og langsiktig satsing på god mobilitet og fremkommelighet og klima- og miljøvennlig transport, og prioriterer 88 milliarder kroner de neste 12 årene. I planen omtales en samlet strategi for å få flere til å velge å gå, sykle og ta kollektivtransport i stedet for privatbilen. Byvekstavtalene, belønningsavtalene og tilskudd til klima- og miljøvennlig transport er det viktigste verktøyet for å legge til rette for en slik utvikling.

Skal vi lykkes med å få flere til å sykle, må vi først og fremst lykkes i byene. Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging er sentralt. Det handler om å utvikle byene slik at folk bor i gå- og sykkelavstand fra sine daglige gjøremål. Samtidig må det være enkelt og attraktivt å velge å gå og sykle i stedet for å bruke privatbilen.

Det har vært en betydelig satsing på å utvikle et bedre kollektivtilbud og sammenhengende nett for gående og syklende i byområdene over tid. For å få flere til å sykle vet vi at det er viktig å fortsette arbeidet med sammenhengende sykkelveinett, tydelige, enkle og forståelige overganger, felles standard for drift og vedlikehold og kampanjer og opplæring. Det jobbes fortløpende med å utvikle veinormalene for gang- og sykkelveier, med sikte på å få mer gang- og sykkelvei for pengene og redusere arealinngrep.

Videre må det være og oppleves trygt å sykle for at flere skal velge sykkel som fremkomstmiddel. Det er en alvorlig ulykkesituasjon for syklister i storbyområdene. Det har blitt flere sykkelulykker, men siden det er flere som sykler, er ikke nødvendigvis risikoen endret. I byvekstavtalene har det over tid vært en ambisjon om at nullvekstmålet skal nås uten at det fører til flere drepte og hardt skadde syklister og fotgjengere. Regjeringen vil legge til rette for at trafiksikkerhet får en tydeligere plass i byvekstavtalene. Det vil derfor innføres en ny trafiksikkerhetsindikator i byvekstavtalene. Hensikten er å gi partene et verktøy for å følge ulykkesutviklingen, vurdere behovet for tiltak og på sikt følge opp effekten av gjennomførte tiltak. Mange tiltak som gjennomføres for å nå nullvekstmålet bidrar også til økt trafiksikkerhet for syklister og gående, og vice versa. Eksempler er bygging av sammenhengende gang- og sykkelveinett og bedre utforming av kryss. Innenfor trafiksikkerhetsarbeidet er kunnskapsoppbygging og erfaringsutveksling viktig. Statens vegvesen vil ta initiativ til å opprette et nytt forum for å diskutere trafiksikkerhetstiltak i de ni byområdene som har, eller er aktuelle for, byveksttaler.

I 2022 ble det opprettet en tilskuddsordning til tryggere skoleveier og nærmiljøer. Formålet med tilskuddsordningen er å bedre trafiksikkerheten for barn og unge gjennom å stimulere til lokalt arbeid for tryggere skoleveier og nærmiljøer. Ordningen omfatter fysiske tiltak og tiltak rettet mot trafikanter. Fysiske tiltak og tilrettelegging for sikker gåing og sykling til og fra skolen vektlegges.

Trygge skoleveier og nærmiljøer er med på å støtte opp under målet om at barn skal sykle eller gå til skolen. Regjeringen prioriterer i planperioden 40 mill. kr i årlig gjennomsnitt til tilskuddsordningen. Ordningen administreres av Statens vegvesen, som fordeler midlene til kommuner etter søknad. Fra 2025 endres ordningen til at midlene fordeles til fylkeskommuner etter søknad.

Flere og flere kommuner har gått bort i fra å lage egne planer eller strategier for gange og/eller sykkel. De velger i stedet å utarbeide helhetlige mobilitetsplaner som omhandler flere transportmidler samlet. Det er viktig at tiltak virker sammen for å oppnå mer klima- og miljøvennlig transport, trafiksikkerhet og mobilitet i kommunene. I Nasjonal transportplan varsler regjeringen at det faglige grunnlaget for byvekstavgiftene, byutredningene, skal oppdateres. Byutredningene er omforente, faglige grunnlag som viser ulike måter å nå nullvekstmålet på. Tilrettelegging for kollektivtransport, sykling og gange, arealutvikling og andre virkemidler innenfor aktørens ansvarsområde som for eksempel parkering og bompenger er behandlet i de eksisterende byutredningene. Det er nå et behov for å oppdatere utredningene, både fordi prognoser, trender og drivkrefter kan ha endret seg, og fordi strammere økonomiske rammer kan gi behov for å vurdere prosjektporteføljene på nytt. Omfang og aktuelle temaer for arbeidet vil bli nærmere vurdert.

Som omtalt i Nasjonal transportplan er de to målene om økte sykkelandeler svært ambisiøse, og til tross for en betydelig satsing på sykkelinfrastruktur i byvekstavgiftene de siste årene har sykkelandelene ligget stort sett uendret. Det er nødvendig med enda bedre samhandling mellom de ulike aktørene og forvaltningsnivåene, og Statens vegvesen har en viktig rolle i å gjøre helhetlige vurderinger av hvordan man best oppnår at flere sykler. Staten har tidligere utarbeidet sykkel- og gåstrategier, men andelen som sykler og går har likevel ligget ganske stabilt over tid.

I de største byområdene er byvekstavgiftene den viktigste arenaen for å samordne aktørene som har ansvaret for bolig-, areal- og transportplanleggingen. Tilrettelegging for sykling gjennom videre utbygging av sykkelinfrastruktur, god helårsdrift av gang- og sykkelveier, sterkere restriktive tiltak mot biltrafikk og effektiv arealbruk/fortetting er en sentral del av arbeidet i byvekstavgiftene.

I Nasjonal transportplan 2025-2036 er det rom for å reforhandle og forlenge inngåtte byvekstavgifter, og inngå byvekstavgift med enda to byområder. Dette gir rom for en fortsatt sterk satsing på å få flere til å sykle i planperioden.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 40:

**Vestfoldbanen:** Bane Nor skriver om prosjektet Stokke-Sandefjord at det ikke alene er nok for tilbudsforbedring, og at det kreves flere tiltak på strekningen Tønsberg-Skien. Hvilken tilbudsforbedring vil man oppnå *uten* dobbeltspor Stokke-Sandefjord?

### Svar:

Det er riktig at fullskalaløsning med dobbeltspor Stokke-Sandefjord forutsatte noen andre tiltak på Vestfoldbanen i tillegg for å oppnå tilbudsforbedring fra ett til to tog i timen i grunnrute til Skien. Bane NOR har identifisert en mulig, nedskalert løsning der to tog i timen til/fra Skien i grunnrute og rush (uten reisetidsgevinst) kan oppnås uten dobbeltspor Stokke-Sandefjord, men med etablering av tre kryssingsspor i stedet – i tillegg til de øvrige tiltakene som var forutsatt i løsningen med dobbeltspor.

Denne løsningen har en estimert kostnad på 5,1 mrd. 2024-kroner. Planlegging av tiltakene antas å koste ca. 200 mill. kroner. Estimatenes er fra tidlig planfase, og er derfor forbundet med stor usikkerhet.

Det er viktig å påpeke at en nedskalert løsning antas å gi en lite robust trafikkavvikling. Det vil si at den må legges opp slik at togene krysser hverandre nettopp ved kryssingssporene, og ved feil og avvik vil ringvirkninger (at forsinkelsene forplanter seg i øvrig togtrafikk) og følgeforsinkelser (at forsinkelsene påvirker trafikken i lengre tid) potensielt være større enn ved en løsning med dobbeltspor. I tillegg er en plan som er avhengig av at tog krysser på noen få steder i systemet mindre fleksibel enn der det er fullt dobbeltspor. Det betyr at fremtidige endringer og forbedringer i øvrig togtrafikk på og i tilknytning til Vestfoldbanen kan bli begrenset, og Jernbanedirektoratet har derfor, i forbindelse med grunnlagsarbeidet til NTP, anbefalt at en slik nedskalert løsning vurderes nærmere før en eventuelt går videre med den.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 41:

**Stokke-Sandefjord:** Hvor mye er det beregnet at utbyggingskostnadene for nytt dobbeltspor Stokke-Sandefjord vil bli? Hvor mye er det beregnet at fortsatt planlegging av strekningen Sandefjord-Larvik vil koste?

### Svar:

Utbyggingskostnad for dobbeltspor Stokke-Sandefjord er estimert til 12,9 mrd. 2024-kroner. Bane NOR har ingen pågående planlegging av dobbeltspor Sandefjord-Larvik, da dette ikke ble prioritert i NTP 2022-2033. Hvis det besluttes å starte opp prosjektet, antas planlegging av dobbeltspor Sandefjord-Larvik å koste ca. 1 mrd. kroner frem til investeringsbeslutning.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 42:

**FRE16:** Hvor mye er til nå brukt i planlegging, forberedelser og investeringer i påvente av fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Skaret-Hønefoss? Ber om oversikt over både statlige og lokale midler.

### Svar:

Nye Veier AS opplyser om at det hittil har blitt brukt om lag 1,8 mrd. kr på fellesprosjektet FRE16. Dette er den samlede statlige kostnaden for prosjektering, regulering, administrasjon, forberedende arbeider, grunnundersøkelser, arkeologi m.m.

Samferdselsdepartementet har ikke oversikt over hvilke kostnader lokale myndigheter har hatt i forbindelse med prosjektet.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 43:

**Ringeriksbanen:** Ber om status for prosjektet, oppdatert kostnadsanslag og beregnet samfunnsnytte. Gitt bevilgning og at det avklares hvem som skal ha ansvar for prosjektet, hva gjenstår før prosjektet kan startes opp?

### Svar:

Kommunal- og moderniseringsdepartementet vedtok statlig reguleringsplan for Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Skaret-Hønefoss i 2020. Samme år ble det gjennomført KS2. I 2021 overtok Nye veier prosjektet fra Bane NOR og Statens vegvesen og selskapet har siden jobbet med å optimalisere infrastrukturløsningene uten å redusere nytten av investeringen.

Planarbeidet er basert på at vei og jernbane bygges sammen og samtidig i stedvis felles trasé (9 km). Der traseen er adskilt, er det regulert for hhv. bane- og veiformål. I sitt innspill til NTP 2025-2036, oppga Nye Veier følgende kostnadsestimater og beregnet nytte for fellesprosjektet:

Total investeringskostnad fellesprosjekt, inkludert mva: 53,6 mrd. kr, Netto Nytte: -16,9, NNB: -0,5

Kostnader for bane som en del av prosjektet var estimert til 39,7 mrd. kr inkludert mva., og 32,2 mrd. kr uten.

De viktigste gjenstående forberedelsene før byggestart på Ringeriksbanen vil være å bygge opp prosjektorganisasjon i Bane Nor tilstrekkelig til å starte de første entreprisene, samt avklare eierskap til reguleringsplanen der det er regulert for både vei og bane. Videre må kontraktsstrategi justeres, da nåværende er basert på et fellesprosjekt med E16. Det samme gjelder konkurransegrunnlaget, basert på optimaliseringer som er gjort, samt endret forutsetning om at det ikke er et fellesprosjekt. I tillegg må det gjennomføres nødvendig grunnverv, samt starte kontrahering av de første entreprisene.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 44:

**Ringeriksbanen:** Hvor mye vil det koste å bygge opp en prosjektorganisasjon for Ringeriksbanen i Bane Nor og hvor lang tid vil det ta?

### Svar:

De totale byggherrekostnadene som ble anbefalt og lagt frem i Sentralt styringsdokument til KS2, var i størrelsesorden 2 mrd. kroner for en byggeperiode på ca. ti år. Basert på erfaringer fra fellesprosjektet i 2019-2020, vil det koste i størrelsesorden 50-60 mill. kroner per år de to siste årene før byggestart, og en gradvis økning etter hvert som arbeidet i de ulike entreprisene starter. Det vil ta ca. 6-12 måneder å bygge opp en byggherreorganisasjon som er i full produksjon. Det er fortsatt betydelig kompetanse om Fellesprosjektet i Bane NOR, i form av personell som arbeidet i prosjektet tidligere, og som nå jobber i andre deler av Bane NOR. Videre vil Bane NOR i løpet av 2025-2026 slutføre minst like komplekse jernbaneprosjekter i Drammen og Tønsberg, der det er betydelig kompetanse som kan brukes i et eventuelt Ringeriksbaneprosjekt.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 45:

**Ringeriksbanen:** Reguleringsplanen legger til grunn at bane og vei skal bygges sammen. I NTP foreslås det at vei og bane skal bygges uavhengig av hverandre, og Bane Nor får ansvaret for Ringeriksbanen. Vil oppsplittingen kreve ny prosjektering for Ringeriksbanen? Hvor lang tid vil det i så fall ta og hvilke ekstrakostnader vil tilkomme, både av ny prosjektering og som følge av at man ikke lenger får utnyttet synergiene i de to prosjektene, for eksempel med tanke på masse-håndtering? Er det også risiko for at deler av jernbanestrekningen må omreguleres?

### Svar:

Ny Ringeriksbane, slik den er regulert i dag for Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Høgkastet - Hønefoss med 40 km bane fra Sandvika til Hønefoss og 16 km firefeltsvei fra Høgkastet til Hønefoss, er omfattet av reguleringsplanen som ble vedtatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet 27.03.2020. En viktig forutsetning for planen er at vei og bane ligger i felles trase i 14 km fra Kroksund til Ve (Hønefoss).

Konsekvensene av å dele opp fellesprosjektet og gjennomføre en sekvensiell utbygging med vei først og jernbanen etterpå må utredes. Mulighetene og begrensningene som ligger i reguleringsplanen vil bli vurdert, herunder ekstra kostnader som vil kunne påløpe ved å planlegge for en sekvensiell gjennomføring og hva det vil si for fremdriften i en eventuell videreføring av prosjektet.

Konsekvensene av å splitte opp fellesprosjektet vil bli vurdert av Samferdselsdepartementet, Kommunal- og distriktsdepartementet (som er planmyndighet), Nye Veier og Bane NOR når NTP er behandlet av Stortinget.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 46:

**E16 Skaret-Hønefoss:** Reguleringsplanen legger til grunn at bane og vei skal bygges sammen. I NTP foreslås det at vei og bane skal bygges uavhengig av hverandre, og Nye Veier får ansvaret for E16 Skaret-Hønefoss. Vil oppsplittingen kreve ny prosjektering for E16 Skaret-Hønefoss? Hvor lang tid vil det i så fall ta og hvilke ekstrakostnader vil tilkomme, både av ny prosjektering og som følge av at man ikke lenger får utnyttet synergiene i de to prosjektene, for eksempel med tanke på massehåndtering? Er det også risiko for at deler av veistrekningen må omreguleres?

### Svar:

Regjeringen legger opp til at fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 deles opp, og at veiprojektet E16 Skaret-Hønefoss overføres til Nye Veiers ordinære portefølje. Ringeriksbanen tilbakeføres til Bane NOR og vurderes nærmere i lys av ny fjerntogstrategi. Det legges opp til at fjerntogstrategien er en sentral utredning frem mot neste NTP 2029-2040.

Ny E16 Skaret – Hønefoss slik den er regulert i dag er omfattet av to reguleringsplaner.

1. Reguleringsplan for E16 Skaret – Høgekastet med 9 km ny firefeltsveg ble vedtatt av Hole kommune i 2017.
2. Reguleringsplan for Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Høgekastet - Hønefoss med 40 km bane fra Sandvika til Hønefoss og 16 km firefeltsveg fra Høgekastet til Hønefoss ble vedtatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet 27.03.2020

Veg og bane er planlagt å gå i felles trase i 14 km fra Kroksund til Ve (Hønefoss).

Som omtalt i NTP betinger oppstart av arbeid på veiprojektet E16 Skaret-Hønefoss at reguleringsmessige forhold knyttet til oppdeling av prosjektet blir avklart.

Samferdselsdepartementet vil, i samråd med Kommunal- og distriktsdepartementet som er planmyndighet, sørge for nødvendige avklaringer når NTP er behandlet av Stortinget.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 47:**

**Skolevei:** hvor mye settes totalt av til tryggere skoleveier i planperioden?

### **Svar:**

Regjeringen prioriterer i planperioden 40 mill. kr i årlig gjennomsnitt til tilskuddsordningen til tryggere skoleveier og nærmiljøer. Dette innebærer totalt sett 480 mill. kr i tolvårsperioden.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 48:

**Avinor:** Hvilke typer tjenester ser Avinor for seg at en kan konkurranseutsettes?

### Svar:

En vesentlig del av virksomheten i Avinor AS (Avinor) er konkurranseutsatt. Dette gjelder tjenester innenfor sikkerhetskontroll, renhold, assistansetjenesten for personer med redusert mobilitet, bussing, vedlikehold, brøytetjenester, teknisk infrastruktur og ingeniørtjenester (bl.a. drift av bagasjeanlegg) og kontrakter innenfor IT-infrastruktur. Avinors kommersielle virksomhet er i sin helhet konkurranseutsatt (drift av taxfree-butikker, andre butikker, servering, parkering og hoteldrift). Innenfor lufthavndrift og flysikringstjenester er plass-, brann- og redningstjenesten på Bodø lufthavn, tårntjenestene på Kristiansand lufthavn og Ålesund lufthavn, samt driften av Haugesund lufthavn, konkurranseutsatt.

I Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart*, jf. Innst. 301 S (2022–2023), ble det vist til Hurdalsplattformen der regjeringen har lagt til grunn at drifts- og beredskapstjenester ved lufthavnene skal utføres av egne ansatte og ikke konkurranseutsettes. Det ble videre vist til dialog mellom Samferdselsdepartementet og Avinor om oppfølgingen av dette. Denne dialogen pågår fortsatt.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 49:**

**E39 Smiene-Harestad:** Dersom E39 Smiene-Harestad ikke står klart til åpningen av Rogfast, må det bygges en midlertidig delstrekning. Hvor mye vil denne midlertidige delstrekningen koste?

### **Svar:**

Spørsmålene 33, 34 og 49 besvares samlet. Det vises derfor til likelydende svar på spørsmål 33 og 34.

Regjeringen har prioritert E39 Smiene-Harestad i planporteføljen til Statens vegvesen i forslaget til Nasjonal transportplan 2025-2036, og vil legge til rette for en fremdrift som sikrer at Rogfast kan åpne som planlagt i 2033. Departementet vil vurdere nærmere hvordan dette kan håndteres.

For at Rogfast skal åpne som planlagt i 2033 må som et minimum Harestadkrysset med en overgangsstrekning som kobler krysset til eksisterende infrastruktur være ferdig bygget slik at prosjektene kan samtestes før åpningen av Rogfast. Dersom kun en løsning med Harestadkrysset og overgangsstrekning bygges vil dette gi økte kostnader sammenlignet med å bygge ut hele E39 Smiene-Harestad samlet. Statens vegvesen oppgir at et kostnadsanslag for Harestadkrysset vil være om lag 1,4 mrd. 2024-kr.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 50:

**Jernbane:** I NTP refereres det på flere steder til at ruteleiene som i dag disponeres av Flytoget, vil innlemmes i det ordinære togtilbudet fra senest 2028. Når vil regjeringen beslutte om dette skal skje før 2028?

### Svar:

Opsjon om endret rutetilbud ved å integrere tilbringertjenesten i det øvrige togtilbudet må utløses ett år før oppstart. Det må også gjennomføres dialog med berørte fylkeskommuner om at rutetilbudet omfattet av Ruters takstsamarbeid blir utvidet. Dersom nytt rutetilbud skal starte desember 2026 må beslutning fattes i løpet av 2025.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 51:**

Vil de nye regiontogavgangene Drammen-Gardermoen, som skal erstatte Flytogets ruteleier fra 2028, kjøres med enkle eller doble togsett?

### **Svar:**

Valget mellom enkle eller doble togsett for regiontogavgangene Drammen-Gardermoen, som skal erstatte Flytogets ruteleier fra 2028, avhenger av hvor høyt belegg den enkelte avgangen har. I trafikkavtalen mellom Jernbanedirektoratet og Vygruppen stilles det krav til kapasitet, i form av komfortkrav for de reisende på delstrekninger. På strekningen Drammen-Oslo S-Oslo lufthavn skal det i utgangspunktet tilbys sitteplasser til alle kunder mellom Drammen og Sandvika, og mellom Lillestrøm og Oslo lufthavn. På strekningen Sandvika-Oslo S-Lillestrøm kan det aksepteres ståplasser pga. kort reisetid. Komfortkravene forplikter togoperatøren til å øke kapasiteten dersom kravene ikke oppfylles med enkle togsett, det vil si å kjøre doble togsett. Dersom det ikke er tilgjengelig et tilstrekkelig antall kjøretøy til å oppfylle komfortkravene i alle avganger, skal avganger med høyest belegg prioriteres.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 52:

Hvordan planlegger regjeringen å direktetildele fremtidige kontrakter på jernbanen, og kan vi forvente at det gjennomføres markedsundersøkelser for å utforske interessen for å operere strekninger utenom offentlig kjøp/konkurranse, slik vi har sett for Sørlandsbanen?

### Svar:

For regjeringen er direktetildeling den foretrukne tildelingsformen for trafikkavtaler. Kjøp av slik offentlig tjeneste er nærmere regulert i kollektivtransportforordningen, og på slutten av fjoråret trådte nye regler i kraft som begrenser muligheten til å direktetildele trafikkavtaler. Jernbanedirektoratet er ansvarlig for å inngå trafikkavtaler, og må forholde seg til gjeldende lover og regler når de gjør dette. Samferdselsdepartementet undersøker for tiden rekkevidden av unntakene i kollektivtransportforordningen. Siden det er krav i regelverket om å gjennomføre markedsanalyser i forkant av en tildeling av nye trafikkavtaler, har Samferdselsdepartementet bedt Jernbanedirektoratet om å gjennomføre markedsanalyse som del av forberedelsene for nye trafikkavtaler når eksisterende avtaler løper ut. Jernbanedirektoratet er nå i slutfasen av dette arbeidet for Sørlandsbanens del.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 53:

Vikafjellsstunnelen: er Vikafjellsstunnelen overført til Nye Veiers portefølje?

### Svar:

Strekningen rv 13 fra Skare til Sogndal ble overført til Nye Veiers portefølje gjennom Nasjonal transportplan 2022-2033 (Meld. St. 20). Det ble vist til at strekningen har rundt 30 identifiserte skredpunkter, til at veien stedvis er svært smal, og det er mange ulykker i forhold til trafikkmengden. Det ble lagt opp til at Nye Veier gjennom det videre planleggingsarbeidet kunne prioritere investeringer som reduserer rasfare og gir bedre veistandard.

Vikafjellet er en del av strekningen rv. 13 Skare-Sogndal. Som det går fram av NTP 2025-2036 inngår Vikafjellet i Nye Veiers portefølje og må på ordinær måte prioriteres innenfor selskapets økonomiske rammer og styringsmodell. Nye Veier har ikke satt av midler til bygging av ny Vikafjellstunnel i planperioden.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 54:

**Lærdalstunnelen:** Er det vurdert avbøtende tiltak på omkjøringsveier ved arbeid som stenger Lærdalstunnelen?

### Svar:

Arbeid med oppgradering av E16 Lærdalstunnelen vil påvirke fremkommeligheten på strekningen. Det er derfor både igangsatt og planlagt flere avbøtende tiltak på omkjøringsveier/ruter i anleggsperioden:

På rv. 7 er det iverksatt tiltak for å få plass DAB og nødnett i de fire tunnelene i Måbødalen. Videre planlegges nå etablering av evakueringsbelysning og nødstasjoner i de samme tunnelene. Dette kombineres med bommer før oppkjøring i dalen og før nedkjøring fra Vøringsfossen.

Det er også planlagt å montere utstyr for varmeregistrering i kjøretøyer før nedkjøring i tunnelene i Måbødalen. Tiltakene forutsettes å være på plass før oppgraderingen av Lærdalstunnelen starter.

Det er innvilget tilskudd fra Statens vegvesen til Eidfjord brannvesen for å ivareta krav om slukkevann til tunnelene på rv. 7 i Måbødalen. Dette er fordi det kun kan forventes innsats fra brannvesenet i Eidfjord ved alvorlige hendelser.

Med det valgte gjennomføringsopplegget for oppgradering av Lærdalstunnelene vil det bli lite overført trafikk på fylkesveiene i området. Det er på natt at trafikken vil velge andre ruter, og dette gjør at det ikke er regnet med vesentlige utfordringer på de aktuelle fylkesveiene.

Det er fv. 5627 over Aurlandsfjellet mellom Aurland og Lærdal som vi mener vil bli mest benyttet av trafikantene. Eksisterende utfordringer på denne veien er på dagtid (særlig Aurland-Stegastein). Det arbeides med å tilpasse tilbudet i ferjesambandet rv. 13 Hella-Vangsnes på kveld/natt.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 55:

**Beredskap:** I planperioden skal det gjennomføres helhetlige utredninger av behovene til Forsvaret, og hvilke konsekvenser og kostnader dette vil ha for norsk transportinfrastruktur. For å sikre effektiv ressursutnyttelse og koordinering mellom sektorene er det derfor viktig med tydelige rammer for hvordan militære behov og prioriteringer skal meldes til transportmyndighetene og følges opp videre i langtidsplanlegging i transportsektoren. Vil oppgradering av infrastruktur som avledes av Forsvaret utelukkende legges på NTP-budsjettet, eller vil noe tillegges forsvarsbudsjettet?

### Svar:

Regjeringen legger samferdselsbudsjettet til grunn i transportplanleggingen, og det er ikke tatt stilling til bevilgningsmessig plassering av eventuelle fremtidige oppgraderinger av infrastruktur som avledes av Forsvarets behov. Hvorvidt slike investeringer skal tillegges samferdselsbudsjettet eller forsvarsbudsjettet vil derfor måtte besluttes i fremtidige prosesser, på bakgrunn av gjennomførte utredninger av behovene til Forsvaret, konsekvenser og kostnader for norsk transportinfrastruktur. Vi viser i den forbindelse til at regjeringen vil etablere et tydeligere rammeverk for samhandling mellom transport- og forsvarssektoren for å sikre effektiv kartlegging og prioritering av militære behov innenfor rammen av totalforsvaret.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 56:

**Norden:** Hvilke prosjekt i første seks års periode vil være relatert til forsvarssamarbeidet i Norden?

### Svar:

Norges betydning som mottaks- og transittområde for allierte styrker vil øke som følge av Finland og Sveriges inntreden i NATO. Norges evne til mottak av allierte forsterkningsstyrker må styrkes og tilpasses til at Norge kan bli et transittområde for militære styrker som skal videre østover. Dette tar regjeringen på alvor og det har preget prioriteringene i forslaget til både Nasjonal transportplan 2025–2036, jf. Meld. St. 14 (2023–2024), og Langtidsplan for forsvarssektoren 2025–2036, jf. Prop. 87 S (2023–2024).

Ingen av prosjektene med kostnad over 1 mrd. kr. med oppstart i første seksårsperiode er prioritert ut fra utvidelsen av NATO i Norden alene. Flere prioriterte prosjekter og tiltak i planperioden vil imidlertid ha betydelig nytte for militær mobilitet i både Norge og Norden. Statens vegvesen har i samarbeid med Forsvaret gjennomgått og vurdert kritikalitet i riksveinettet. Det viktigste er at det tas høyde for et økt behov for å oppgradere og skifte ut veiinfrastruktur, og spesielt kritiske bruer som ledd i transportsektorens bidrag til totalforsvaret. Dette omfatter også strekningsvis utbedring, og Regjeringen har i forslaget til Nasjonal transportplan 2025–2036 foreslått å utvikle E14 Stjørdal–Riksgrensen Storlien som en utbedringsstrekning. Regjeringen legger også opp til en ny øremerket ordning på totalt 600 mill. kr for tilskudd til fylkeskommunene for opprusting av 14 kritiske bruer for militær mobilitet. Videre skal det i planperioden gjennomføres tiltak på konkrete veiobjekter og militær klassifisering og skilting av bruer som er viktige for militær mobilitet.

Den militære betydningen av de grensekryssende jernbanelinjene Ofotbanen i Nordland, Meråkerbanen over Storlien i Trøndelag, jernbaneforbindelsen fra Østfold og over Kornsjø samt Kongsvingerbanen østover over Magnor, har økt betydelig som følge av Finlands og Sveriges inntreden i NATO. Prioritering av midler til drift, vedlikehold og fornying av infrastrukturen bidrar til et driftsstabilt og tilgjengelig jernbanesystem som er viktig i beredskapssammenheng. Store investeringstiltak som bedrer kapasiteten på lengre strekninger, særlig effektpakke for kombigods på strekningen Oslo-Narvik via Sverige og Oslo-Trondheim, vil gi forbedringer på Kongsvingerbanen og Dovrebanen som vil få betydelig nytte for militær mobilitet og for samfunnssikkerheten for øvrig. I tillegg legger Regjeringen opp til å øke kapasiteten på Ofotbanen ved å bygge ett eller flere kryssingsspor/-forlengelser i første periode.

Militær mobilitet skal videre hensyntas i forbindelse med vurdering av tiltak i planperioden, og flere tiltak i kategorien *mindre investeringer* vil være begrunnet med militære behov. Her skal militært planverk ligge til grunn for prioriteringer, og transportaksene fra vest til øst som følge av finsk og svensk NATO-medlemskap, vil derfor prioriteres.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025–2036**

### **Spørsmål 57:**

**Norden:** Hvordan sikres mest og best mulig utnyttelse av den Nordiske infrastrukturen, og hvordan jobber norske myndigheter med å harmonisere og sikre regelverk og lade/ fyllerinfrastruktur på tvers av grensene til våre nordiske naboland?

### **Svar:**

Det nordiske transportsamarbeidet er uformelt og ikke en del av strukturen i Nordisk Ministerråd. Det er imidlertid hyppig politisk kontakt og utstrakt faglig samarbeid i Norden. Når det gjelder utvikling av transportsystemet i Norden, er det inngått avtaler med Sverige for å utvikle våre grensekryssende jernbaneforbindelser.

Regelverk for lade- og fyllerinfrastruktur følger av EU-forordning 2023/1804 om infrastruktur for alternativt drivstoff. Det er en egen bestemmelse både i Art. 3 (lette kjøretøy) og Art. 4 (tunge kjøretøy) i forordningen om plikt til samarbeid om ladeinfrastruktur mellom naboland i EU om ladeinfrastruktur langs TEN-T veinettet.

Tilsvarende vil gjelde for Norge etter at forordningen er tatt inn i norsk rett.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 58:

**Autonomi og digitalisering:** Regjeringen skriver i sin NTP: «Digitalisering og automatisering er områder der Avinor ser et særlig potensial for kostnadseffektivisering. I tiden fremover vil særlig områder som fjernstyring, automatisering og autonomi vurderes nærmere. Nye løsninger, i kombinasjon med sensorer, biometri, kunstig intelligens og beslektede teknologier, vil kunne effektivisere driften og gi bedre tjenester til de reisende». Er det mulig å hente ut kostnadseffekter av denne effektiviseringen? På hvilke andre områder i transportsektoren vil autonomi og automatisering kunne gi kostnadsbesparende effekter, og i hvilken størrelsesorden?

### Svar:

Avinor mener at det både er mulig, og forventer, at selskapet vil hente ut kostnadseffekter innen disse områdene.

Avinor har i eksisterende prosjektportefølje flere prosjekter der digitalisering, autonomi, automatisering og fjernstyring er sentralt. Prosjekter som kan nevnes i denne sammenheng, er innføring av autonome brøytekjøretøy på Oslo lufthavn, fremtidens luftromskontroll (FAS) og fjernstyring av tårntjenester. Alle disse prosjektene har dokumenterte gevinstplaner og bruker teknologi innen automatisering, autonomisering, fjernstyring og kunstig intelligens (KI).

Avinor har som en klar strategisk satsing å ta i bruk fremtidens teknologi i selskapets operasjoner og drift. Avinor har flere pågående initiativ der dette er en del av løsningen. Disse initiativene er på nåværende tidspunkt ikke modne nok for konkret tallfesting.

Generelt forventer Samferdselsdepartementet at autonomi og automatisering innenfor alle transportformene vil kunne ha kostnadsbesparende effekter. På både vei, til sjøs, i kollektivtransporten, samt innenfor godstransport vil autonomi og ulike automatiserte løsninger kunne spare både sjåfør- og personellkostnader, effektivisere arbeidsprosesser og optimalisere ressursbruk. Ettersom den teknologiske utviklingen er usikker og tempo for utviklingen innenfor autonomi/automatisering varierer mellom transportformer og bruksområder, er det imidlertid krevende å anslå størrelsen på disse effektene per nå.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 59:

**Kommersielle busser:** hvor stor andel av busstrafikken (målt i personkilometer) dekkes av kommersielle busser? Og hva er fordelingen mellom buss og tog for kollektivtransporten?

### Svar:

Ifølge Statistisk sentralbyrå ble det i 2022 kjørt 531,88 mill. passasjerkilometer med kommersielle bussruter<sup>1</sup>. Det ble i samme periode kjørt 2,75 mrd. passasjerkilometer med busser i fylkeskommunal regi<sup>2</sup>. Kommersiell busstransport utenfor rute, slik som turist- og charterbusstilbud, er ikke medregnet i statistikken.

Ifølge Statistisk sentralbyrå ble det kjørt 3,08 mrd. passasjerkilometer med jernbane i 2022<sup>3</sup>, mens det samlet for kommersielle og fylkeskommunale bussruter ble kjørt om lag 3,28 mrd. passasjerkilometer.

---

<sup>1</sup> <https://www.ssb.no/statbank/table/11572/tableViewLayout1/>

<sup>2</sup> <https://www.ssb.no/statbank/table/06670/tableViewLayout1/>

<sup>3</sup> <https://www.ssb.no/statbank/table/08935/tableViewLayout1/>

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 60:

**Buss for tog:** Hvilke strekninger som i NTP er vurdert bygd ut med dobbeltspor vil kunne dekke transportbehovet med kommersielle bussruter?

### Svar:

Tog har betydelig større ombordkapasitet enn buss, og det er ikke enkelt å møte transportbehovet ved å kjøre bussruter istedenfor å øke frekvensen på toget. Et dobbelt togsett har typisk rundt 600 seter, mens en buss har ca. 50 seter. Det vil si at det vil være behov for ca. 12 busser for å kunne erstatte et fullt tog. I tillegg er det ikke sikkert at buss vil være et attraktivt alternativ, pga. trafikale forhold (sprengt kapasitet på veinettet, særlig inn mot Oslo). Busstrafikk er mer sårbar for forsinkelser og køer, og vil i en del tilfeller ta betydelig lenger tid enn toget. Det er i dag fri etableringsrett for kommersielle aktører som ønsker å starte et ekspressbusstilbud i ruter lengre enn 80 km eller ved på- og avstigning ved flyplass. I dag forekommer dette allerede på mange fjerntogstrekninger som toget trafikkerer. På enkelte strekninger er bussrutene i konkurranse med toget, mens på mange andre strekninger er de et supplement til togtilbudet, som bidrar til større flatedekning og et mer helhetlig kollektivtilbud.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 61:

**El-biler:** Når vurderer regjeringen det vil være tid for å øke bompengetakst for el-biler ut over 70%, og hvordan vil en slik opptrappingsplan se ut?

### Svar:

Innfasing av elbiler på bekostning av fossile biler er avgjørende for å redusere utslippene fra transportsektoren. Samtidig har elbiler lave brukskostnader i dag, og det er derfor mange som velger dette som transportmiddel framfor kollektivtransport, sykling og gange. Det kan gi mer kø, støy og dårlig luftkvalitet i byene.

Nullvekstmålet for persontransport med bil er førende for samarbeidet mellom statlige og lokale myndigheter i de største byområdene gjennom byvekstavtalene. Målet innebærer at trafikkveksten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange, og ikke med personbil som fører til kø, støy, svevestøv og dårlig fremkommelighet for kollektivtransporten.

Frem til nå har vi nådd nullvekstmålet i byene. Samtidig har vi sett at biltrafikken har vokst etter at samfunnet åpnet etter pandemien. Framskrivninger som transportvirksomhetene utarbeidet til Nasjonal transportplan 2025-2036, viser at det kan bli en stor trafikkvekst på mellom 14 og 20 prosent i de største byene. Da er det forutsatt at gjeldende politikk videreføres. Hovedforklaringen er at SSBs befolkningsframskrivninger viser stor vekst i og rundt byene. Dette har vi sett over tid. En annen viktig forklaring er at kjøring med privatbil blir billigere for stadig flere når elbiler fases inn fordi de har lave brukskostnader. I framskrivingene er det lagt til grunn at det kun er elbiler som selges fra 2025.

Framskrivningene gir ikke nødvendigvis et representativt bilde av hvordan utviklingen faktisk vil bli. Det kommer til å skje mye i byene framover som framskrivingene ikke tar høyde for. Det er likevel verdt å merke seg at trafikkveksten kan bli stor, og at nullvekstmålet sannsynligvis vil komme under press. Måloppnåelsen må følges tett framover, og det vil være behov for en forsterket virkemiddelbruk. Det vil også bli enda viktigere å se virkemidlene i sammenheng, og bruke kostnadseffektive tiltak.

For å lykkes med å nå nullvekstmålet, er det avgjørende å gjøre kollektivtransport, sykling og gange mer attraktivt enn privatbilen. Restriktive virkemidler som bompenger og parkeringspolitikk er eksempel på virkemidler for å bremse veksten i bilbruken. Innretningen av disse virkemidlene ligger i stor grad innenfor lokale myndigheters ansvarsområde. Dette må også ses i sammenheng med arealbruk, utvikling av kollektivtilbudet og tilrettelegging for sykling og gange.

Det er i dag store forskjeller mellom de ulike bompengefinansierte bypakkene. Lokale myndigheter har ansvaret for å vurdere om bompengene innkrevingen er innrettet på en hensiktsmessig måte for å nå nullvekstmålet. Det er et uutnyttet handlingsrom til å differensiere takstene mer enn det gjøres i dag. Det gjelder både for takstene for elbiler og fossile biler. Transportvirksomhetenes beregninger viser at økte elbiltakster er et sterkt virkemiddel som vil kunne bidra til å nå nullvekstmålet. I dag kan bompengetaksten for lette nullutslippsbiler settes til maksimalt 70 prosent av ordinær takst. Dette handlingsrommet er ikke fullt utnyttet i alle byene.

I forslaget til ny Nasjonal transportplan åpner regjeringen opp for at det vil kunne bli aktuelt å øke taksten for lette elbiler ut over dagens tak på 70 prosent av ordinær takst. Det er ikke aktuelt for regjeringen å åpne for dette i denne stortingsperioden, men det vil kunne bli aktuelt på sikt. Regjeringen er opptatt av å legge til rette for at lokale myndigheter har treffsikre virkemidler som kan brukes i arbeidet med å få enda flere til

å velge å gå, sykle og ta kollektivtransport. Jeg vil også understreke at eventuelle økninger i bomtakstene for både elbiler og fossile kjøretøy vil, som i dag, måtte bygge på lokalpolitiske initiativ og vedtak.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal Transportplan 2025-2036

### Spørsmål 62:

**Elektriske varebiler:** Hvor mye vil det koste staten å inkludere elektriske varebiler i regelen om at alle tyngre nullutslippskjøretøy skal ha 100% miljørabatt ved bomplasseringer fram til 2030?

### Svar:

Som det fremgår av forslaget til ny Nasjonal transportplan 2025-2036 har regjeringen åpnet for at lokale myndigheter kan gi fritak eller reduserte bompenger for lette elektriske varebiler.

For hvert bompengeprojekt blir det gjennom stortingsbehandlingen fastsatt en gjennomsnittstakst for projektet. Med gjennomsnittstakst menes gjennomsnittlig inntekt pr. passering når det tas hensyn til effekten av rabatter, fritak og fordeling av kjøretøy. Fritak eller nedsatt takst for en kjøretøygruppe kan føre til at grunntakstene for andre kjøretøygrupper må økes for å oppnå gjennomsnittstaksten som er fastsatt av Stortinget. Ev. fritak for lette elektriske varebiler vil altså ikke medføre kostnader for staten, men vil kunne innebære økte grunntakster for andre bilister. I bompengefinansierte bypakker som er porteføljestyrt, kan inntektssvikt alternativt håndteres gjennom kutt i porteføljen.

I tråd med bompengepolitikken generelt, vil endringer i takstene for lette elektriske varebiler måtte bygge på lokalpolitiske initiativ og vedtak. Som en del av den lokalpolitiske vurderingen må det blant annet tas stilling til konsekvensene av at fritak/reduerte takster for noen kjøretøygrupper, vil kunne medføre økte takster for andre. For endringer i takstopplegget i strekningsvise prosjekter som er vedtatt av Stortinget, må endringene også ha tilslutning fra de som garanterer for bompengeselskapets lån.

Når det gjelder tunge nullutslippskjøretøy er det i praksis fritak for bompengebetaling, selv om Stortinget tidligere har åpnet for at det kan tas en takst på inntil 50 prosent. Regjeringen legger opp til at denne praksisen videreføres, og vil ikke åpne for bompengebetaling for tunge nullutslippskjøretøy i en periode fram til 2030.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 63:**

Hva vil konsekvensene for trafikkavviklingen bli dersom el-lastebiler får tilgang til kollektivfeltet?

### **Svar:**

El-lastebiler har allerede tilgang til kollektivfeltene i dag. I Oslo og Akershus er det imidlertid varslet at tilgangen for elbiler til kollektivfeltene vil bli fjernet midlertidig fra 6. mai 2024 i perioden Ring 1 er stengt grunnet ombygging.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 64:

**Massehåndtering:** kan det gjøres endringer i regelverk og krav til massehåndtering for store samferdselsprosjekt for å sikre lavere klimaavtrykk?

### Svar:

Miljødirektoratets rapport *Tverrsektorielt prosjekt om disponering av jord og stein som ikke er forurenset* (M-2074, 2021) har vist at det kan gjøres endringer i regelverk og krav til massehåndtering for store samferdselsprosjekt for å sikre lavere klimaavtrykk. Regjeringen har nylig lagt frem en handlingsplan *Handlingsplan for en sirkulær økonomi* der regjeringen blant annet vil vurdere behovet for endringer og harmonisering av regelverk relatert til massehåndtering. Regjeringen vil også stille krav om at andelen overskuddsmasser minimeres i prosesser der det er gjennomførbart. God massehåndtering er viktig i samferdselsprosjekter og kan gi lavere utslipp, mindre tungtrafikk og kostnadsbesparelser.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 65:

**Opptrappingsplan NTP:** Det legges opp til en lineær opptrapping av de økonomiske rammene, med et årlig gjennomsnitt på 100,7 mrd. kr til formål i NTP. Ressursbruken i det enkelte budsjettår vil tilpasses det samlede økonomiske opplegget i statsbudsjettene framover. Statsråden har formodentlig likevel en plan for hvilket nivå man starter på og hvor man skal ende opp. Hva ligger det an til at den økonomiske rammen til NTP vil være i 2025, og hva skal den trappes opp til i 2036, gitt at man følger planen slik den ligger i Meld. St. 14 (2023-2024)?

### Svar:

Regjeringen har med meldingen om Nasjonal transportplan 2025–2036 lagt frem en helhetlig strategi for transportpolitikken basert på en samlet økonomisk ramme på 1 308 mrd. kr i planperioden, fordelt med 1 208 mrd. kr i statlige midler og 100 mrd. kr i bompenger. Den statlige rammen er om lag lik som i Nasjonal transportplan 2022–2033. Veksten i de årlige budsjettene som er nødvendig for å følge opp planen er redusert sammenlignet med Nasjonal transportplan 2022–2033. Dette skyldes avstanden mellom siste års vedtatte budsjett og årlig gjennomsnitt av den økonomiske rammen er mindre i denne meldingen.

Regjeringen legger opp til å øke ressursinnsatsen i planperioden, tilpasset en fremtid med forventninger om økt behov i andre sektorer. For å nå målene i regjeringens transportpolitikk er det lagt til grunn en statlig ramme på 100,7 mrd. kr i årlig gjennomsnitt til formål i Nasjonal transportplan. Rammen er fordelt med et årlig gjennomsnitt på 95,7 mrd. kr i første seksårsperiode og 105,6 mrd. kr i siste seksårsperioden.

Det er presisert i meldingen at det legges opp til en gradvis innfasing av de økonomiske rammene. Ressursbruken i de enkelte budsjettår vil bli tilpasset det samlede økonomiske opplegget i statsbudsjettet, innenfor rammene som følger av handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi. Regjeringen vil legge frem forslag til bevilgninger innenfor NTP som del av budsjettforslaget for 2025 i oktober.

I meldingens kapittel 1.3.8 og 12.4 er det redegjort nærmere for gjennomføring og risiko.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 66:

**Jernbaneinvesteringer:** ber om status for prosjektene i tabell 14.2 på s. 207 og tidligst mulige oppstartstidspunkt.

### Svar:

I tabellen nedenfor gis en status på de ulike effektpakkene. Infrastrukturbygging av effektpakker må imidlertid koordineres opp mot andre forhold på jernbanen, som andre infrastrukturbygginger som ERTMS, tilgang på sporkapasitet til arbeidene, innfasing av tog, mv. Flere effektpakker består også av flere ulike prosjekter som har ulik planstatus. Tidligst mulige oppstartstidspunkt er oppgitt så langt det lar seg gjøre, men dette avhenger også av flere variabler som planstatus, budsjettmidler, kapasitet i Bane NOR mv.

Tilbudsutvikling	Status, og tidligst mulige oppstart for gjennomføring av tiltak (forutsatt nødvendige bevilgninger)
Fellesprosjektet Arna-Stanghelle (jernbanedelen)	Prosjektet er prioritert med oppstart i første seksårsperiode av NTP 2025-2036. Fellesprosjektet (vei og bane) har godkjent reguleringsplan (av april 2022), og prosjektet i SVV er i gang med forberedende arbeider for byggestart. Forutsatt nødvendige bevilgninger kan Stortinget vedta prosjektet og det kan lyses ut kontrakter for bygging. Det tar om lag seks til ni måneder fra å lyse ut kontraktene og få på plass entreprenør.
Flere tog i Oslo-navet	Effektpakken omfatter en rekke infrastrukturprosjekter, med ulik planstatus. Eksempelvis skal det settes i gang ny reguleringsprosess for prosjektet retningsdrift Brynsbakken, mens reguleringsplan for planskilt avgreining Østre linje er på høring, og det skal settes i gang detaljplan for tiltak ved Lillestrøm stasjon i 2025. Reguleringsplan for tiltak ved Grorud er under utarbeidelse, og skal på høring i 2025. I tillegg må flere tiltak planlegges. Hoveddelen av tiltak i effektpakken kan tidligst ha byggestart i 2027.
Flere og raskere tog på Østfoldbanen	Det største tiltaket i effektpakken er dobbeltspor mellom Haug (mellom Rygge og Råde stasjoner) og Seut (litt nord for Fredrikstad stasjon). Kommunedelplan for dobbeltsporstrekningen ble vedtatt i 2021. Før bygging kan starte, må det etableres en prosjektorganisasjon og reguleringsplan må utarbeides. Utbyggingen kan startes tidligst i 2029. Nødvendige mindre tiltak kan planlegges slik at de gjennomføres innen slutføring av dobbeltsporstrekningen.
Flere tog på Trønderbanen	Effektpakken omfatter flere tiltak, med ulik planstatus. Flere er klare for byggestart, andre trenger tekniske planer og/eller reguleringsvedtak. Flere av tiltakene startes opp i 2024, og effektpakken anses som startet opp
Økt kapasitet for kombigods Oslo-	Denne effektpakken omfatter flere tiltak med ulik planstatus. Den er delt i to trinn, der det første muliggjør flere godstog gjennom

Trondheim (med Åkersvika-Hamar)	døgnet, mens det andre muliggjør lengre (og mer kostnadseffektive) tog. Det største enkeltprosjektet i effektpakken er dobbeltsporutbygging fra Åkersvika og gjennom Hamar stasjon (en forlengelse av pågående dobbeltsporutbygging til Åkersvika). Dobbeltsporprosjektet har vedtatt reguleringsplan, og bygging kan starte i 2025.
Økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik via Sverige	Effektpakken omfatter flere tiltak, de fleste byggeklare. Flere tiltak på Ofofbanen er ferdigstilt eller under bygging. Bygging av tiltakene på Kongsvingerbanen kan startes i 2025.
Planlegging og oppstart av ny Rikstunnel	Det gjenstår mye planlegging før byggestart: Først vurderinger av ytelse og tiltak mv, deretter reguleringsplaner med tilhørende tekniske planer. Det er i NTP skissert en forsiktig oppstart av planleggingen i første, og mulig byggestart mot slutten av andre seksårsperiode.
Økt kapasitet regiontog på Østlandet (KVU regiontog)	<p>Departementet har nylig mottatt rapport fra ekstern kvalitetssikring av utredningen (KS1) og vurderer denne før regjeringen skal ta stilling til valg av konsept for videre prosess. Deretter må det planlegges og gjennomføres nødvendig tilpasning av infrastrukturen der de nye togene skal kjøre, og anskaffes nye tog. NTP åpner for å starte planlegging og anskaffelsesprosess for nye tog i første seksårsperiode, og bygging/tilpasning av infrastrukturen i andre seksårsperiode.</p> <p>Kostnadsanslag fra KVU er basert på overordnet grunnlag, og er derfor forbundet med usikkerhet.</p>
Elektrifisering (KVU Green)	<p>Departementet har nylig mottatt rapport fra ekstern kvalitetssikring av utredningen (KS1) og vurderer denne før regjeringen skal ta stilling til valg av konsept for videre prosess. Mer detaljerte vurderinger, planlegging av løsninger og dernest tilpassing i infrastrukturen til elektrisk/delvis elektrisk drift og materiell i hht. til besluttet konsept, må gjennomføres.</p> <p>Kostnadsanslag fra KVU er basert på overordnet grunnlag, og forbundet med usikkerhet.</p> <p>Det er i NTP skissert en forsiktig oppstart av planlegging i første seksårsperiode, og oppstart i andre seksårsperiode.</p>
<b>Effektpakker som er prioritert i andre seksårsperiode</b>	
Økt kapasitet for kombigods Trondheim-Bodø	<p>For å få full effekt av effektpakken, er det forutsatt gjennomføring av effektpakken for <i>Økt kapasitet for kombigods Oslo-Trondheim</i>, samt enkelte tiltak i effektpakken <i>Flere tog på Trønderbanen</i>.</p> <p>Effektpakken er derfor prioritert for oppstart i andre seksårsperiode</p>
Økt kapasitet for kombigods Oslo-Bergen	Effektpakken omfatter flere tiltak, med ulik planstatus.

	Effektpakken er prioritert for oppstart i andre seksårsperiode
Hovedbanen nord (oppfølging av KVVU)	Effektpakken er på KVVU-nivå. Før oppstart må endelig konsept avklares, dernest tiltakssammensetning. Tiltakene må planlegges, og det må gjennomføres arealplanprosesser for tiltak som eventuelt går ut over jernbanens arealer.
Flere tog på Vossebanen (Myrdal-Bergen)	Effektpakken omfatter flere tiltak med ulik planstatus.  Effektpakken har avhengigheter med hensyn til effektuttak og overlappende tiltak med <i>Økt kapasitet for kombigods Oslo – Bergen</i> . Det vil si at rekkefølgen av effektpakkene er avgjørende for hvilke tiltak som bygges med hvilken av dem.  Effektpakken bør derfor ikke starte opp før i andre seksårsperiode
Kongsvingerbanen (Oppfølging av KVVU)	Effektpakken er på KVVU-nivå. Før oppstart må tiltak identifiseres og planlegges, og det må gjennomføres arealplanlegging der tiltak omfatter arealer som ikke er regulert til jernbaneformål. Tiltak antas å tidligst kunne gjennomføres fra slutten av første seksårsperiode.
Flere tog på Jærbanen: Fra kvarters- til timinuttersintervall til Skeiane	Effektpakken omfatter tiltak som ombygging av Stavanger stasjon, etablering av nye plasser for togparkering og etablering av vendekapasitet ved Skeiane. For Stavanger stasjon jobbes det med reguleringsplan, og det antas at bygging tidligst kan starte mot slutten av første seksårsperiode.
Oppfølging av terminalløsninger i Trondheimsområdet og på Alnabru	<i>Terminalløsninger i Trondheimsområdet</i> omfatter utvikling av dagens terminal på Brattøra og utvikling av ny terminal. Det er gjennomført en forenklet utredning og mulighetsstudie, men både teknisk planlegging og arealplanlegging må gjennomføres før byggestart.  En videre utvikling av kapasiteten i <i>terminalen på Alnabru</i> kan deles i trinn. Før utbygging av første trinn kan starte, må planlegging gjennomføres.  Effektpakken er prioritert for oppstart i andre seksårsperiode.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 67:

**E18 Vestkorridoren:** Når er det ventet at prosjektet E18 Lysaker-Ramstadsletta vil stå ferdig? Gitt bevilgninger, når bør neste etappe, E18 Ramstadsletta-Nesbru, startes for å sikre optimal framdrift på E18 Vestkorridoren?

### Svar:

Prosjektet E18 Lysaker-Ramstadsletta er første etappe av den planlagte utbyggingen av E18 Vestkorridoren. Anleggsarbeidene på dette prosjektet startet opp i 2020. E18-delen av prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2027 for vestgående løp og i 2028 for østgående løp. Hele prosjektet, inkl. lokalveier, er planlagt ferdig ved årsskiftet 2029/2030.

Prosjektet E18 Ramstadsletta-Nesbru utgjør etappe 2 av E18 Vestkorridoren. Arbeid med reguleringsplan pågår. Planleggingen omfatter ny hovedvei i tunnel og dagsone, ny løsning for kollektivtrafikken og tiltak for gående og syklende. Kostnadene er anslått til 15,1 mrd. kr, med 4,2 mrd. kr i statlige midler. Det utredes nå alternative løsninger som kan redusere kostnadene. Prosjektet var ikke prioritert i NTP 2022-2033, men er lagt inn i utviklingsporteføljen til Statens vegvesen i NTP 2025-2036. Videre arbeid, utover å fullføre pågående konsulentkontrakter, må vurderes nærmere basert på føringene i NTP.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 68:

**Trønderbanen:** Kapasitetsøkningen på Trønderbanen har tidligere blitt utsatt fra 2024 til 2027, men i NTP 2025-2036 er den også nedjustert. Fra to tog i timen til Steinkjer er det nå snakk om dobling i frekvens mellom Melhus og Stjørdal og to tog i timen til Steinkjer kun i utvidet rushperiode. Statsråden har selv ved flere anledninger snakket om to tog i timen til Steinkjer. Hvorfor går man bort fra to tog i timen til Steinkjer? Hva er kostnaden for å sikre to tog i timen på hele strekningen Melhus-Steinkjer?

### Svar:

I arbeidet med NTP 2022-2033 utredet Jernbanedirektoratet forskjellige løsninger for å kunne realisere halvtimesintervall på Trønderbanen Melhus-Steinkjer. Jernbanedirektoratet kom fram til at halvtimesintervall helt til Steinkjer ville utfordre kapasitet og robusthet på strekningen, og at det ville være vanskelig å få fram godstrafikken og fjerntogtrafikken uten vesentlige konsekvenser for punktligheten. Utredningen konkluderte derfor med at halvtimesintervall må begrenses til strekningen fra Melhus-Stjørdal, med forlengelse til og fra Steinkjer i en utvidet rushperiode.

Ettersom halvtimesintervall i grunnrute til Steinkjer medfører en vesentlig omfangsøkning, er alternativet ikke utredet videre. Det foreligger derfor ikke et kostnadsestimat for halvtimesintervall til Steinkjer i grunnrute. Bane NOR arbeider for at tilbudsforbedringen skal realiseres så raskt som mulig i NTP-perioden, herunder at perioden med lavere frekvens midt på dagen til og fra Steinkjer blir så kort som mulig.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 69:

Viser til svar på spørsmål 4, og til tabell 13.1. Er de prosjektene som er merket «Prioritert første seks år» fullfinansiert i første periode? Hvis ikke de er fullfinansiert, hvor stort beløp er satt av i første seksårsperiode til de enkelte av disse prosjektene?

### Svar:

Som det går fram av svar på spørsmål 8 er ikke rammene fordelt ned på prosjekter. Gitt det som er forutsatt i meldingen om vedlikehold og mindre investeringer, samt bindingene ved inngangen til perioden, ligger det ikke an til at alle prosjektene som er prioritert i første seksårsperiode kan fullføres innen 2030.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 70:**

Viser til svar på spørsmål 4, og til tabell 13.1. Er det lagt opp til mulig oppstart i første periode for flere prosjekter enn de åtte som er markert som prioritert i første periode?

### **Svar:**

Som det går fram av meldingen kan det være aktuelt med oppstart av prosjektet E39 Figgjo-Ålgård i første seksårsperiode med midler fra Bymiljøpakken, dersom prosjektet prioriteres av den lokale styringsgruppen, og det er rom for å prioritere statlige midler påfølgende år (s. 176). Videre går det fram at Statens vegvesen skal vurdere om de innenfor de samlede rammene til investeringer (herunder fornying) finner rom til å starte opp E16 Hylland – Slæen i første seksårsperiode (s.170).

Meldingen er klar på at de prosjektene som er nevnt som aktuelle for oppstart i første seksårsperiode er prioritert. Dersom prosjektene ikke endres, gjennom optimalisering eller annen ny informasjon, skal disse gjennomføres først.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 71:

**E39 Fløyfjellstunnelen:** Ber om status for prosjektet, kostnadsramme, fordeling mellom statlige midler og bompengemidler og beregnet samfunnsnytte. Når kan prosjektet tidligst startes opp?

### Svar:

For å kunne gjennomføre utbyggingen av Bybanen til Åsane vil det være behov for å forlenge dagens E39 Fløyfjellstunnelen nordover. Det er også nødvendig å forbedre eksisterende tunneler sørover.

Reguleringsplanene for Fløyfjellstunnelen nord og sør ble vedtatt i Bergen bystyre 31. mai og 27. september 2023. Samferdselsdepartementet vil vurdere videre arbeid med riksveiutbyggingen og statlig bidrag til Bybanen til Åsane når den lokale utredningen for Bybanen er ferdig og behandlet i bystyret i Bergen.

I Statens vegvesens svar til Samferdselsdepartementet datert 3. oktober 2023 (oppfølging av prioriteringsoppdraget til Nasjonal transportplan 2025-2036) ble følgende kostnadstall presentert i tabell 4.1 (mindre avvik i kostnad i forhold til Nasjonal transportplan skyldes ulik indeksering):

Prosjekt	Mill. 2024-kr prognoseindeks for 2023 og 2024		
	Prognose	Restbehov Stat	Restbehov Annen
E39 Fløyfjellstunnelen sør-oppgradering TSF	3 081	3 066	
E39 Fløyfjellstunnelen nord	6 139	3 618	2 521

For Fløyfjellstunnelen sør er netto nytte beregnet til -2,6 mrd. kr, og for Fløyfjellstunnelen nord er netto nytte -3,7 mrd. kr.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 72:

**E39 Fløyfjellstunnelen:** I NTP står det at E39 Fløyfjellstunnelen vil bli vurdert i sammenheng med bybaneutbyggingen. Selv om prosjektet er en forutsetning for bybane i dagens E39-trasé, er det også viktig i seg selv. E39 Fløyfjellstunnelen vil bedre situasjonen for beredskap og by-logistikk. Tunnelen må også rustes opp som følge av tunnelsikkerhetsforskriften, uavhengig av bybanen. Er det noe annet enn politisk vilje som står i veien for å starte E39 Fløyfjellstunnelen først? Hvor stor vil bevilgningen være for å prioritere prosjektet i første periode?

### Svar:

Det legges til grunn at spørsmålet gjelder både E39 Fløyfjellstunnelen nord og sør. Det vises også til svar på spørsmål 71.

E39 Fløyfjellstunnelen nord har en direkte kobling mot bybaneutbyggingen. På strekningen mellom Sandviken og Eidsvåg er det lagt til grunn at E39 skal flyttes inn i forlenget Fløyfjellstunnel for å gi plass til bybane, lokalvei og sykkel på dagens E39. Det er derfor ikke vurdert som aktuelt å bygge ut Fløyfjellstunnelen nord uavhengig av bybaneutbyggingen.

Videre må eksisterende Fløyfjellstunnel sørover oppgraderes i henhold til tunnelsikkerhetsforskriften. Statens vegvesen anbefaler at Fløyfjellstunnelen nord og sør gjennomføres som ett prosjekt. En oppgradering av Fløyfjellstunnelen sør uten at forlengelse til Eidsvåg inngår (Fløyfjellstunnelen nord) vil gi svært store trafikale og tekniske utfordringer samt betydelige ekstra kostnader.

Tunnelutredningen for bybanen som lokale myndigheter har besluttet å gjennomføre, gir økt usikkerhet rundt gjennomføringen av prosjektet. På grunn av de nevnte grenseflatene mellom bybanen og riksveiprosjektene mener Samferdselsdepartementet at det er nødvendig å avvente behandlingen av tunnelutredningen i bystyret i Bergen. Det er derfor vanskelig å anslå mulig bruk av midler i første periode.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 73:

**Dobbeltspor Råde-Seut:** Hva er status for prosjektet dobbeltspor Råde-Seut på Østfoldbanen og når er det tidligst mulig å starte opp prosjektet?

### Svar:

Kommunedelplan for prosjektet Haug-Seut ble fastsatt i Fredrikstad og Råde kommune henholdsvis i april og mai 2021. Korridor for å muliggjøre sammenhengende dobbeltspor til Seut er derfor fastsatt. Dette er det største og viktigste infrastrukturprosjektet for å kunne realisere to tog i timen i grunnrute til Fredrikstad. Før bygging kan starte, må det etableres en prosjektorganisasjon og reguleringsplan må utarbeides. Utbyggingen kan starte tidligst i 2029. De andre, nødvendige infrastrukturtiltakene, slik som kapasitetsøkende tiltak på Fredrikstad stasjon, er i hovedsak av enklere karakter. De kan planlegges i parallell med at dobbeltsporstrekingen reguleres og bygges.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 74:

**Utbedringsstrekninger:** Rv. 7 Ørgenvika-Flå og Svenkerud-Bu omtales under utbedringsstrekninger. I tilknytning til sistnevnte, har regjeringen planer om å følge opp utredningene om villreinen på Hardangervidda og ev. miljøtunneler?

### Svar:

Rv. 7 Ørgenvika-Flå og Svenkerud-Bu er ikke påvirket av villreinproblematikken på Hardangervidda fordi de ikke ligger i områder der det ferdes villrein.

Stortingsmeldingen *Ein forbetra tilstand for villrein* (Meld. St. 18 (2023–2024)) omtaler rv. 7 særskilt med tanke på å gjenoppta midlertidig vinterstengning av hensyn til villrein. Vinterstengning av veien vil erstatte behovet for miljøtunneler over vidda. I tillegg vil hensynet til villrein bli innarbeidet i driftskontrakter på rv. 7 og parkerings- og overnattingsforbud langs veien vil bli vurdert.

Generelt kan det tilføyes at tiltaket miljøtunnel er så kostbart at det er lite rom for en slik investering, gitt dagens investeringsnivå. En konklusjon fra en konseptvalgutredning for rv. 7, der hensyn til villrein var et vurdert aspekt, konkluderte med at det foreløpig ikke er aktuelt å gjøre større tiltak på veien.



DET KONGELIGE  
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

*Fiskeri- og havministeren*

Transport- og kommunikasjonskomiteen  
Stortinget  
Postboks 1700 Sentrum  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

24/2907-33

15. mai 2024

**Meld. St. 14 (2023 - 2024) Nasjonal transportplan 2025 - 2036: Svar på spørsmål fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Stad skipstunnel**

Jeg viser til brev 25. og 26. april fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité, med spørsmål til Meld. St. 14 (2023 – 2024) Nasjonal transportplan 2025-2036.

**Spørsmål 75:**

«Hva er beregnede klimagassutslipp av skipstunnel i Stad?»

**Svar:**

Beregninger av klimagassutslipp fra prosjektet Stad skipstunnel er hentet fra forprosjektet, og det er knyttet stor usikkerhet til anslagene. Anslagene er heller ikke direkte sammenlignbare med tilsvarende beregninger for nye, større investeringsprosjekter på kystområdet, da metodikken er videreutviklet siden forprosjektet for Stad skipstunnel ble ferdigstilt.

Klimagassutslipp fra produksjon og transport av materialer er estimert til 60 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, mens utslipp fra anleggsfasen er beregnet til 60 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. De estimerte totale utslippene er med dette anslått til 120 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter.

Stad skipstunnel vil åpne en ny indre sammenhengende seilingsrute langs vestlandskysten, og dette vil påvirke fartøyenes seilingsmønster i området. Hvor mange fartøy som faktisk kommer til å benytte tunnelen, vil avhenge av blant annet værforhold, avgangshavn og anløpshavn. Det er estimert at klimagassutslippene reduseres med 4 100 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter per år, over en analyseperiode på 75 år, som følge av at skipstunnelen tas i

bruk. Samlet sett utgjør dette en nedgang i klimagassutslipp på 307 500 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter.

**Spørsmål 129:**

«Hva er forventa reduksjon av ant vognvog på veg ved bygging av Stad skipstunnel som en effekt av denne utbyggingen?»

**Svar:**

Det foreligger ingen beregninger av hvordan Stad skipstunnel vil påvirke antall vognvog på veiene.

Med hilsen



Marianne Sivertsen Næss

Kopi

Anne Berit Stavseth  
Samferdselsdepartementet

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 76:

Hva er de beregnede klimagassutslippene og tap av natur og matjord i Nye Veier og Statens Vegvesens portefølje? Hva vil være kostnaden for å oppnå arealnøytralitet ved å kompensere for dette tapet være? Det bes om tall brutt ned på hvert enkelt prosjekt.

### Svar:

Endringer i utslipp av CO<sub>2</sub> og arealinngrep følger vedlagt for Statens vegvesens planportefølje (nye store prosjekter prioritert for oppstart i planperioden) og for Nye Veiers portefølje, så langt som disse tallene foreligger.

Selv om transportvirksomhetene etter hvert har opparbeidet seg en god del erfaring med avbøtende tiltak og restaurerings- og kompensasjonstiltak, er det krevende å anslå en konkret kostnad for arealnøytralitet. Kostanden ved å kompensere naturtapet er vanskelig å angi både totalt sett og for de enkelte prosjektene.

En av grunnene til dette er at begrepet arealnøytralitet ikke er tydelig definert og standardisert i norsk samferdselssektor. Kompensasjonskostnadene vil dessuten erfaringsmessig variere stort fra prosjekt til prosjekt. Mengden areal som skal kompenseres, typer av areal, kvaliteten/verdiene på arealene, og tilgjengelighet av aktuelle kompensasjonsarealer varierer over tid og geografi. I dag kompenseres heller ikke alle arealer som berøres, kun den mest verdifulle naturen.

Ifølge naturmangfoldloven skal det kompenseres der det ikke er mulig å unngå, redusere eller avbøte skadene på natur som har særskilt beskyttelse. Inngrepet skal kompenseres med 4-10 ganger mer areal, avhengig av naturverdiene som nedbygges. Det er ikke klart hvordan man håndterer naturarealer som ikke har denne beskyttelsen. Det er ikke urimelig å tenke seg at forholdstall høyere enn 1:1 for kompensasjon også her.

Vedtatte endringer av veinormalene (særlig N100), og økt prioritering av drift og vedlikehold, på bekostning av store utbygginger, bidrar til å redusere presset på arealene fra transportsektoren i årene som kommer. Generelt vil økt fokus på bruk av tiltakshierarkiet i sektoren føre til redusert arealbruk. Naturnøytralitet vil oftest omfatte både å redusere inngrep i natur under planlegging og bygging av prosjektene, gjennomføring av avbøtende tiltak, og til slutt økologisk kompensasjon for alle eller deler av gjenstående naturinngrep. Det å redusere arealbruk som må kompenseres vil nesten alltid være å foretrekke. Kompensasjon vil må betraktes som en siste utvei.

Transportvirksomhetene har de siste årene drevet mye metodeutvikling for å kunne utarbeide arealregnskap og beregne klimagassutslipp fra arealendringer. Dette arbeidet vil fortsette i årene som kommer, og vil i fremtiden kunne gi grunnlag kostnadsanslag på en mer detaljert måte enn i dag.

## Vedlegg til spørsmål 76 – tabeller

Endringer i utslipp av CO<sub>2</sub> og arealinngrep, nye store prosjekter prioritert for oppstart i planperioden, Statens vegvesen

Fylke(r)	Prosjekt/effektpakke	CO2 endret transport, drift, vedlikehold (75 år, direkte, tonn)	CO2 bygg/anlegg (direkte, tonn)	CO2 endret arealbruk (direkte, tonn)	Sum direkte CO2-utslipp (tonn)	Inngrep i verdifulle natur-områder (daa)	Jordbruksareal (daa)	Skog (daa)	Myr (daa)	Ferskvann (daa)
Nordland	E10 Nappstraumen-Å	-5 500	1 796	35 751	32 047	39	22	30	20	5
Vestland	E134 Bakka-Mo	-4 633	4 268	22 391	22 026	23	210	128	3	8
Akershus, Buskerud	E134 Dagslett-E18, Vikar	56 038	7 855	13 052	76 945	53	80	111	0	0
Buskerud, Telemark	E134 Saggrenda-Elgsjø	-22 753	28 261	70 129	75 637	219	0	855	22	3
Vestland	E16 Hylland-Sløyen	-14 680	9 020	1 500	-4 160	61	16	67	0	3
Buskerud	E16 Nymoer-Eggemoen	11 146	5 987	23 073	40 206	14	15	265	0	0
Akershus	E18 Retvet-Vinterbro	58 403	13 616	60 609	132 628	7	454	433	0	1
Møre og Romsdal	E39 Bjerkeset-Astad	12 365	2 431	18 864	33 660	27	228	99	0	3
Rogaland	E39 Figgjo-Ålgård	16 736	7 620	3 502	27 858		0			
Vestland	E39 Klakegg-Byrkjelo	-15 095	8 665	7 544	1 114	28	56	45	0	3
Vestland	E39 Ringvei øst, Vågsbotn-Klauvaneset	5 225	15 913	10 307	31 445	0	102	54	11	0
Rogaland	E39 Smiene-Harestad	32 129	4 380	19 874	56 383	0	398	23	0	1
Vestland	E39 Storehaugen-Førde	-59 625	11 281	63 422	15 078	99	176	37	130	1
Møre og Romsdal	E39 Volda-Furene	-17 975	7 381	2 825	-7 769	0	21	9	2	1
Finnmark	E45 Kløfta	-4 749	5 610	20 310	21 171	12	0	124	0	6
Finnmark	E6 Høybukta-Hesseng inkl. Langfordstrømmen bru	-15 219	1 963	16 480	3 224	105	0	222	0	
Troms	E6 Nordkjosbotn-Hatteng	5 745	3 082	34 068	42 895	343	160	689	5	15
Troms	E6 Olderdalen-Langselett	636	4 201	15 144	19 981	18	93	267	10	2
Nordland	E6 Sommerset-Mørsvikbotn	-105 998	11 941	66 600	-27 457	668	36	681	34	4

Nordland	E6 Sørølva-Borkamo	-685	1 502	42 579	43 396	52	20	264	4	5
Nordland	E6 Ulvsvågskaret	-49 746	5 588	105 544	61 386	49	17	1 043	139	2
Troms	E8 Flyplassstunnelen Tromsø inkl F2-lenka	930	0	1 366	2 296	5	3	10	0	0
Vestland	Fellesprosjektet Arna-Stanghelle (vei)*	-94 175	30 135	28 230	-35 811	17	66	323	0	4
Vestland, Møre og Romsdal	Rv. 15 Strynefjell	-17 198	24 097	6 286	13 185		0			
Akershus	Rv. 22 Glommakryssing	-37 214	3 448	6 046	-27 720	87	21	158	0	12
Buskerud	Rv. 291 Holmenbrua	-48 910	94	0	-48 816	18	0	0	0	0
Innlandet	Rv. 4 Grua-Roa	18 355	3 881	21 038	43 274	0	73	74	21	3
Vestland	Rv. 5 Erdal-Naustdal	-2 713	7 348	0	4 635		0			
Rogaland	Rv. 509 Kontinentalveien-Hagakrossen	1 039	1 979	6 523	9 541	0	13			
Buskerud	Rv. 7 Ørgenvika-Kittilsvik	-39 433	6 700	5 442	-27 291	0		58	0	3
Møre og Romsdal	Rv. 70 Vikansvingen-Kontrollplassen	-5 442	2 598	0	-2 844					
Finnmark	Rv. 94 Saragammen-Rypefjord	-1 758	2 059	0	301		0			
<b>Sum</b>		<b>-344 754</b>	<b>244 700</b>	<b>728 499</b>	<b>628 444</b>	<b>1 944</b>	<b>2 280</b>	<b>6 070</b>	<b>401</b>	<b>84</b>

\* Det er gjort en beregningsteknisk fordeling av virkningene mellom vei og jernbane for fellesprosjektet Arna–Stanghelle. Denne fordelingen er svært usikker.

Endringer i utslipp av CO<sub>2</sub> og arealinngrep, Nye Veiers portefølje.

Fylke(r)	Prosjekt/effektpakke	CO2 endret transport, drift, vedlikehold (75 år, direkte, tonn))	CO2 bygg/anlegg (direkte, tonn)	CO2 endret arealbruk (direkte, tonn)	Sum direkte CO2-utslipp (tonn)	Inngrep i verdifulle naturområder (daa)	Jordbruksareal (daa)	Skog (daa)	Myr (daa)	Ferskvann (daa)
Akerhus, Innlandet	E16 Kongsvinger-E6					24	826	1 811	21	66
Buskerud	E16 Skaret-Hønefoss									
Agder	E18 Arendal-Grimstad	155 200	20 137	69 587	244 924	10	137	729	1	11
Agder, Telemark	E18 Tvedestrand-Bamble	214 042	41 223	241 663	496 928	39	89	2 913	49	95
Agder	E18 Ytre ringvei	85 385	22 897	1 516	109 798	0	0	4	0	0
Agder, Rogaland	E39 Lyngdal-Ålgård	-321 627	130 229	304 048	112 650	674	2 147	2 306	168	746
Agder	E39 Mandal-Lyngdal									
Innlandet	E6 Moelv-Øyer	112 153	6 095	17 196	135 444	19	98	240	0	174
Trendelag	E6 Selli-Asp						0	1 009	24	17
Trendelag	E6 Ulsberg-Melhus	195 719	51 946	225 609	473 274	244	1 196	1 818	59	137
Innlandet	E6 Øyer-Otta	92 145	9 290	39 772	141 207	67	153	567	0	13
Trendelag	E6 Åsen-Steinkjer	162 855	35 629	99 457	297 941	51	1 206	378	29	22
Møre og Romsdal, Innlandet	E6/E136 Otta-Dombås-Vestnes						0			
Vestland	Rv. 13 Skare-Sogndal						0			
Innlandet	Rv. 25 Hamar-Løten	30 797	7 386	21 047	59 230	0	341	88	0	1
Innlandet	Rv. 4 Hunndalen-Mjøsbrua	49 759	15 017	36 375	101 151	45	136	523	0	32
Sum		776 428	339 849	1 056 270	2 172 547	1 173	6 329	12 386	351	1 304

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 77:**

Hva er beregnede klimagassutslippene og tap av natur og matjord knyttet til ny flyplass i Mo i Rana?

### **Svar:**

Det beregnede klimagassutslippet for prosjektet Ny lufthavn Mo i Rana er 205 958 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter.

Utbyggingen av ny lufthavn ved Mo i Rana foregår på tre ulike lokasjoner:

- Fagerlia hvor selve lufthavnen etableres
- gang- og sykkelvei langs E12 fra Gruben til Fagerlia
- vann og avløp over Brennåsen - fremføring av kommunalt vann og avløp til lufthavnen

Tap av natur for utbyggingen av ny lufthavn Mo i Rana er beregnet til 2683 mål, hvorav 11 mål er matjord.

Tap av myr er estimert til 531 mål, og tap av skog til 2141 mål.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 78:

Hva vil kostnaden av å bygge dobbeltspor mellom Stanghelle og Voss være, og kan prosjektet få byggestart i første seksårsperiode av NTP?

### Svar:

Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen gjorde en oppdatert verdianalyse for strekningen Stanghelle–Voss (veg og bane), som ble ferdigstilt i mars 2023. I forbindelse med dette gjorde Bane NOR oppdaterte kostnadsberegninger i 2022 for det opprinnelige dobbeltsporkonseptet fra KVVU Voss–Arna (2014).

Oppdatert kostnadsberegning var på 23,9 mrd. 2021-kroner, justert til 29,6 mrd. 2024-kroner. Oppstart i første planperiode vil være svært krevende av flere grunner, selv med tilstrekkelige planmidler. Dobbeltspor Stanghelle–Voss er ikke prioritert med byggestart i NTP. Før det eventuelt kan startes opp, er blant annet videre arbeid nødvendig for å lande aktuell løsning, samt gjennomføre reguleringsplanarbeider og ekstern og uavhengig kvalitetssikring (KS2).

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 79:

Hva vil kostnaden av elektrifisering av strekningen mellom Trondheim og Steinkjer være?

### Svar:

Elektrifiseringen av Trønderbanen mellom Trondheim og Stjørdal er godt i gang og slutføres innen utgangen av 2024. Den siste del strekning av Trønderbanen, det vil si fra Stjørdal til Steinkjer, er fortsatt ikke elektrifisert.

Jernbanedirektoratet har i forbindelse med NTP 2025-2036 gjennomført en tiltaksanalyse for elektrifisering av strekningen Stjørdal-Steinkjer. Analysen tar hensyn til investeringskostnader, men spesifiserer ikke nødvendige infrastrukturtiltak. Et grovt kostnadsoverslag fra Bane NOR, som ble brukt i analysen, anslår en total kostnad på rundt 2,5 mrd. kroner. Det er imidlertid viktig å merke seg at investeringskostnadene er forbundet med betydelig usikkerhet.

Elektrifisering av denne strekningen er anbefalt som en del av oppfølgingen av KVV Green (2023), der nullutslippsløsninger for alle dieseldrevne strekninger ses i sammenheng. Oppfølgingen av KVV-en er prioritert i NTP 2025-2036.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 80:

Hva vil kostnaden av å øke antall avganger til to tog i timen mellom Melhus og Steinkjer og utenom rushtiden, dersom dette innføres i 2025?

### Svar:

To tog i timen i utvidet rushtid til Steinkjer er en del av effektpakken «Flere tog på Trønderbanen» som også gir to tog i timen i grunnrute mellom Melhus og Stjørdal. Tiltakene som realiserer tilbudsforbedringen ferdigstilles i perioden 2028-2029. Det vil med andre ord ikke være mulig å gjennomføre to tog i timen i utvidet rush i 2025.

I tillegg til at Steinkjer får to tog i timen i utvidet rush, jobbes det med å planlegge for to tog i timen også i grunnrute til Steinkjer så raskt som mulig.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 81:

SJ ønsker å etablere bytog i Trondheim. Hva vil statens kostnad ville være for å bidra til at dette kan komme på plass?

### Svar:

I henhold til byvekstavgiftens pkt. 2.1.4 *Videreutvikling av togtilbudet*, er Jernbanedirektoratet i gang med en utredning som skal se på muligheten for å etablere et lokaltogtilbud i Trondheim.

Utredningen skal ferdigstilles i løpet av 2024 og relevante parter i Miljøpakken, samt SJ Norge og Bane NOR, vil involveres i arbeidet. Et anslag på statens kostnad vil ikke foreligge før denne utredningen er ferdigstilt.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 82:

Hva er anslått økning i ÅDT for veiprojekter som enten erstatter, utbedrer eller vil gå parallelt med eksisterende veier på samme strekning. Ber om tall for hvert veiprojekt som ligger inne i regjeringens forslag til NTP, samt prosjektene som er flyttet til utviklingsporteføljen?

### Svar:

Tabellen nedenfor viser resultater fra de beregningene som ble gjennomført i forbindelse med Statens vegvesens innspill til NTP 2025-2036. Den viser prosentvis endring i ÅDT som følge av de største veiprojektene i porteføljene. Det har ikke vært tid innenfor fristen til å hente frem tall for alle prosjekter og gjøre et utvalg slik det bes om. Beregningene er gjort for året 2060. Beregningene viser generelt at ÅDT i prosjektområdet får en vekst fra 5-10 % og opp mot en doubling av trafikken. Noe av trafikkveksten er generell trafikkvekst i perioden, noe er overført trafikk fra andre veier og noe er nyskapt trafikk.

Prosjekt	Portefølje	Pst. økning i ÅDT som følge av prosjektet
Rv. 22 Glommakryssing	Planporteføljen	20
E18 Retvet-Vinterbro	Planporteføljen	13
E16 Nymoene-Eggemoen	Planporteføljen	16
Rv. 291 Holmenbrua	Planporteføljen	0
E134 Dagslett-E18, Vikar	Planporteføljen	
E39 Smiene-Harestad	Planporteføljen	
E39 Ålgård – Figgjo	Planporteføljen	
E39 Klakegg-Byrkjelo	Planporteføljen	0
E39 Volda-Furene	Planporteføljen	10
E39 Storehaugen-Førde	Planporteføljen	22
E39 Ringvei øst, Vågsbotn-Klauvaneset	Planporteføljen	25
E39 Bjerkeset-Astad	Planporteføljen	8
E134 Saggrenda-Elgsjø	Planporteføljen	13
E134 Bakka-Mo	Planporteføljen	1
Rv. 7 Ørgenvika-Kittilsvik	Planporteføljen	0
Rv.5 Erdal - Naustdal	Planporteføljen	0

E16 Hylland-Slæn	Planporteføljen	0
Rv. 4 Grua-Roa	Planporteføljen	
Rv. 15 Strynefjellet (Lægervatnet - Skora)	Planporteføljen	0
E8 Flyplasstunnelen Tromsø inkl F2-lenka	Planporteføljen	
E6 Ulsvågskaret	Planporteføljen	
E10 Nappstraumen-Å	Planporteføljen	13
E45 Kløfta	Planporteføljen	
E6 Høybukta vest - Hesseng inkl. Langfjordstrømmen bru	Planporteføljen	
Rv. 94 Saragammen - Rypefjord	Planporteføljen	1
E6 Sommerset-Mørsvikbotn	Planporteføljen	1
E6 Nordkjosbotn-Hatteng(Overført fra NVA)	Planporteføljen	
E6 Olderdalen-Langselett(Overført fra NVA)	Planporteføljen	
E6 Sjørelva-Borkamo(Overført fra NVA)	Planporteføljen	
Rv. 509 Kontinentalveien-Hagakrossen	Andre prioriterte prosjekter	
E16 Arna-Stanghelle og Vossebanen	Andre prioriterte prosjekter	8
Rv. 70 Vikansvingen-Kontrollplassen	Andre prioriterte prosjekter	3
E18 Ramstadsletta-Nesbru	Utviklingsporteføljen	
Rv. 19 Moss	Utviklingsporteføljen	
E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)	Utviklingsporteføljen	125
E39 Vik-Molde	Utviklingsporteføljen	116
Rv. 36 Skjelsvik - Skyggestein	Utviklingsporteføljen	11
E16 Fagernes - Hande	Utviklingsporteføljen	9
E10 Fiskebøl - Nappstraumen	Utviklingsporteføljen	
E6 Narviktunnelen	Utviklingsporteføljen	
E39 Osli-Figgjo	Utviklingsporteføljen	
E39 Breivika-Ørskogfjellet	Utviklingsporteføljen	
E39 Ørskogfjellet-Vik	Utviklingsporteføljen	

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 83:

Hvor mange sovekupeer er det samlet på alle tog som opererer i Norge og på grensekryssende strekninger i dag, og hvordan er fordelingen av kupeene ift antall senger i hver kupe? Ber også om oversikt over fordeling av sovekupeer på de ulike linjene som tilbyr dette.

### Svar:

I nattog mellom storbyene i Norge benyttes det totalt 20 sovevogner hver natt. Hver sovevogn har 15 kupeer eller 30 senger. Total kapasitet i innenlandske nattog blir dermed 300 kupeer eller 600 senger pr. natt.

På Bergensbanen og Dovrebanen kjøres det tre vogner i hver avgang, og dette tilsvarer 90 kupeer på hver strekning. På Sørlandsbanen og Nordlandsbanen kjøres det to vogner i hver avgang, dette tilsvarer 60 kupeer på hver strekning. Nattog på grensekryssende relasjoner er begrenset til strekningen Narvik-Kiruna-Stockholm, og nattogene på Ofofbanen har 78 soveplasser og 54 liggeplasser i hver avgang, supplert med ekstra senger i sommersesongen. Det kjøres ikke nattog på strekningen Oslo-Stockholm eller mellom Oslo og København.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025–2036

**Spørsmål:**

Kan vi fått tilsendt en oversikt over samfunnsøkonomisk netto nytte inkl. ikke-prissatte virkninger på alt av prosjekt til Statens vegvesen og Nye Veier som er oppgitt i NTP? Dette ønsker vi inneholder presentasjon av nøkkeltall fra transportmodeller og samfunnsøkonomiske analyser og beregninger av prosjekter og effektpakker.

**Svar:**

En oversikt over samfunnsøkonomisk netto nytte, inkl. ikke-prissatte virkninger, for Statens vegvesen og Nye Veiers prosjekter er vedlagt svaret.

Transport- form	Fylke(r)	Prosjekt/effektpakke	Kategori	Sum	Netto nytte
				investering etter 2025	(prissatt) Ikke-prissatte virkninger
Nye Veier	Akerhus, Innlandet	E16 Kongsvinger-E6	Store investeringer (porteføljen)	12 500	Middels/høyt
Nye Veier	Buskerud	E16 Skaret-Hønefoss	Store investeringer (porteføljen)	13 900	400
Nye Veier	Agder	E18 Arendal-Grimstad	Store investeringer (porteføljen)	8 600	-3 579 Middels/høyt
Nye Veier	Agder, Telemark	E18 Tvedestrand-Bamble	Store investeringer (porteføljen)	15 300	-6 081 Middels
Nye Veier	Agder	E18 Ytre ringvei	Store investeringer (porteføljen)	6 600	1 681 Lavt
Nye Veier	Agder, Rogaland	E39 Lyngdal-Ålgård	Store investeringer (porteføljen)	40 000	825 Høyt
Nye Veier	Agder	E39 Mandal-Lyngdal	Store investeringer (porteføljen)	9 300	
Nye Veier	Innlandet	E6 Moelv-Øyer	Store investeringer (porteføljen)	16 300	-1 263 Middels/høyt
Nye Veier	Trøndelag	E6 Selli-Asp	Store investeringer (porteføljen)	800	
Nye Veier	Trøndelag	E6 Ulsberg-Melhus	Store investeringer (porteføljen)	19 200	-2 280 Middels/høyt
Nye Veier	Innlandet	E6 Øyer-Otta	Store investeringer (porteføljen)	5 000	-2 050 Middels/høyt
Nye Veier	Trøndelag	E6 Åsen-Steinkjer	Store investeringer (porteføljen)	12 100	-3 958 Middels/høyt
Nye Veier	Møre og Romsdal, Innl:	E6/E136 Otta-Dombås-Vestnes	Utbedringsstrekning (porteføljen)	4 700	
Nye Veier	Vestland	Rv. 13 Skare-Sogndal	Utbedringsstrekning (porteføljen)	3 700	
Nye Veier	Innlandet	Rv. 25 Hamar-Løten	Store investeringer (porteføljen)	1 600	-917 Lavt/middels
Nye Veier	Innlandet	Rv. 4 Hunndalen-Mjøsbrua	Store investeringer (porteføljen)	4 800	146 Middels
SVV	Nordland	E10 Nappstraumen-Å	Store investeringer (porteføljen)	1 543	-220 Ikke vurdert
SVV	Vestland	E134 Bakka-Mo	Store investeringer (porteføljen)	2 357	-1 912
SVV	Akershus, Buskerud	E134 Dagslett-E18, Vikar	Store investeringer (porteføljen)	5 995	-897 Noe negativ konsekvens
SVV	Buskerud, Telemark	E134 Saggrenda-Elgsjø	Store investeringer (porteføljen)	2 855	-445 Middels negativ konsekvens
SVV	Vestland	E16 Hylland-Slæn	Store investeringer (porteføljen)	2 544	-1 873 Noe negativ konsekvens
SVV	Buskerud	E16 Nymoene-Eggemoen	Store investeringer (porteføljen)	2 129	-693 Ikke vurdert
SVV	Akershus	E18 Retvet-Vinterbro	Store investeringer (porteføljen)	9 918	-7 832 Middels negativ konsekvens
SVV	Møre og Romsdal	E39 Bjerkeset-Astad	Store investeringer (porteføljen)	1 216	-635 Ikke vurdert
SVV	Rogaland	E39 Figgjo-Ålgård	Store investeringer (porteføljen)	3 176	-2 037
SVV	Vestland	E39 Klakegg-Byrkjelo	Store investeringer (porteføljen)	1 968	-1 392 Ikke vurdert
SVV	Vestland	E39 Ringvei øst, Vågsbotn-Klauvaneset	Store investeringer (porteføljen)	6 943	-2 383 Ikke vurdert
SVV	Rogaland	E39 Smiene-Harestad	Store investeringer (porteføljen)	4 583	162 Middels negativ konsekvens
SVV	Vestland	E39 Storehaugen-Førde	Store investeringer (porteføljen)	3 976	-1 843 Middels negativ konsekvens
SVV	Møre og Romsdal	E39 Volda-Furene	Store investeringer (porteføljen)	2 201	-1 475 Noe negativ konsekvens
SVV	Finnmark	E45 Kløfta	Store investeringer (porteføljen)	1 745	-1 480 Ikke vurdert
SVV	Finnmark	E6 Høybukta-Hesseng inkl. Langfjordstrømmen	Store investeringer (porteføljen)	1 500	-1 041
SVV	Troms	E6 Nordkjosbotn-Hatteng	Store investeringer (porteføljen)	1 600	-950 Høyt
SVV	Troms	E6 Olderdalen-Langslett	Store investeringer (porteføljen)	1 600	-603 Middels
SVV	Nordland	E6 Sommerset-Mørsvikbotn	Store investeringer (porteføljen)	6 900	-3 597

SVV	Nordland	E6 Sjørelva-Borkamo	Store investeringer (porteføljen)	1 400	-774 Middels
SVV	Nordland	E6 Ulvsvågskaret	Store investeringer (porteføljen)	1 941	-1 184 Stor negativ konsekvens
SVV	Troms	E8 Flyplasstunnelen Tromsø inkl F2-lenka	Store investeringer (porteføljen)	2 786	-2 226 Middels negativ konsekvens
SVV	Vestland	Fellesprosjektet Arna-Stanghelle (vei)	Store investeringer	17 831	-15 995 Middels negativ konsekvens
SVV	Vestland, Møre og Ror	Rv. 15 Strynefjell	Store investeringer (porteføljen)	5 890	-4 032
SVV	Akershus	Rv. 22 Glommakryssing	Store investeringer (porteføljen)	3 914	-580 Middels negativ konsekvens
SVV	Buskerud	Rv. 291 Holmenbrua	Store investeringer (porteføljen)	1 260	-1 061 Ikke vurdert
SVV	Innlandet	Rv. 4 Grua-Roa	Store investeringer (porteføljen)	1 748	-1 226 Ikke vurdert
SVV	Vestland	Rv. 5 Erdal-Naustdal	Store investeringer (porteføljen)	3 427	-2 233
SVV	Rogaland	Rv. 509 Kontinentalveien-Hagakrossen	Store investeringer	1 248	-879 Ikke vurdert
SVV	Buskerud	Rv. 7 Ørgenvika-Kittilsvik	Store investeringer (porteføljen)	1 954	-1 884 Ikke vurdert
SVV	Møre og Romsdal	Rv. 70 Vikansvingen-Kontrollplassen	Store investeringer	1 106	-554 Middels negativ konsekvens
SVV	Finnmark	Rv. 94 Saragammen-Rypefjord	Store investeringer (porteføljen)	1 100	-1 091
<b>Sum</b>				<b>284 754</b>	<b>-81 942</b>

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 85:

Kan vi få tilsendt en oversikt over status på reguleringsplaner for hvert ulikt prosjekt i Statens vegvesens portefølje inkl. utviklingsporteføljen og for Nye Veier.

### Svar:

Når det gjelder Statens vegvesen viser vi til svar på spørsmål 7 og 9 der vi har oppgitt informasjon om planstatus for utviklings- og planporteføljen.

### Nye Veier:

Under følger en oversikt over planstatus på de strekningene hvor det ikke pågår bygging eller prosesser med kontrahering av totalentreprenør

Strekning	Status reguleringsplan
E6 Moelv-Øyer	Pågår reguleringsplanarbeid for delstrekningen Moelv-Roterud
E6 Øyer-Otta	Forberedende arbeid for oppstart reguleringsplan pågår for delstrekningene Elstad-Frya og Sjoa-Bredevangen, samt kryss mot Otta
E6 Otta-Dombås	Pågår arbeid med strekningsutvikling
E6 Ulsberg-Melhus	Reguleringsplan vedtatt for delstrekning Nedgård-Berkåk. Pågår reguleringsplanarbeid for delstrekningen Gyllan-Kvål
E6 Ranheim-Værnes	Pågår arbeid med reguleringsendring for delstrekningen Sveberg-Værnes
E6 Åsen-Steinkjer	Pågår arbeid med prosjektutvikling
E6 Selli-Asp	Pågår arbeid med reguleringsendring
E6 Sørrelva-Borkamo	Reguleringsplan vedtatt
E6 Nordkjosbotn-Hatteng	Reguleringsplaner vedtatt
E6 Olderdalen-Langstlett	Pågår ikke arbeid
E16 Kongsvinger-E6	Pågår arbeid med kommunedelplan
E18 Tvedestrand-Bamble	Pågår arbeid med KDP for strekningen Tvedestrand-Risør, og reguleringsplanarbeid for Kragerø-Bamble
E18 Arendal-Grimstad	Pågår arbeid med prosjektutvikling
E18 Ytre Ringvei (Krisiansand)	Pågår reguleringsplanarbeid
E39 Blørstad-Lyngdal øst	Reguleringsplan vedtatt
E39 Lyngdal vest-Kvinesdal	Pågår reguleringsplanarbeid
E39 Kvinedal-Bue	Forberedende arbeid for oppstart reguleringsplan pågår for delstrekningen Eigersund-Bue. Pågår arbeid med prosjektutvikling for resten av strekningen
E39 Bue-Ålgård	Reguleringsplan vedtatt
E136 Dombås-Vestnes	Reguleringsplan for Veblungsnes vedtatt. Prosjektutvikling pågår for delstrekning Flatmark-Monge-Marstein

Rv4 Hunndalen-Mjøsråua	Pågåar arbeid med prosjektutvikling
Rv13 Skare-Sogndal	Pågåar arbeid med prosjektutvikling
Rv25 Hamar-Løten	Pågåar arbeid med prosjektutvikling

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 86:

Ber om en tabell ("bindingstabell") med årlig prognose over utgifter til rasjonell fremdrift i igangsatte prosjekter og programområdetiltak for Statens vegvesen og Bane NOR. Tabellen bes spesifisert per år i perioden 2024-2036 + ev. restbeløp, og per prosjekt/tiltak.

### Svar:

Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* dekker regjeringens prioriteringer for den kommende tolvårsperioden.

Som det fremkommer av stortingsmeldingen er det prioritert 350 mrd. kr til store investeringer i planperioden. I tillegg kommer Nye Veiers planramme på 78 mrd. kr. Fullføring av store investeringsprosjekter som vil være igangsatt ved inngangen til planperioden er per i dag anslått til 144 mrd. kr i statlige midler. Av dette er 45 pst. veiinvesteringer inkl. inngåtte OPS-kontrakter, 41 pst. jernbaneinvesteringer, 8 pst. statlig bidrag til store kollektivprosjekter i byområdene, 3 pst. kystinvesteringer inkl. refusjonsforpliktelser og 3 pst. til fullføring av lufthavnene i Mo i Rana og Bodø. Dette omfatter prosjekter som er vedtatt startet opp i 2024-budsjettet eller før.

Regjeringens prioriteringer og satsinger for det enkelte år blir lagt frem for Stortinget i de årlige statsbudsjettene, herunder nødvendige bevilgninger for å dekke rasjonell fremdrift i igangsatte prosjekter og programområdetiltak (mindre investeringer) under de ulike transportformene.

## Meldt. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025–2036

### Spørsmål 87:

Ber om en tabell med prognoser for årlige utgifter til rasjonell fremdrift i prosjektene under, fra første år i byggefasen til slutføring. Vi ber dere også ta med kolonner for utgifter til gjenstående planlegging/forberedende arbeid som er nødvendig før prosjektet kan startes opp, forventet sluttkostnad (P50), kostnadsramme (P85), og netto nytte. Vi ønsker også prognoser for investeringsprosjektene som ligger i NTP 2025-2036 for Statens vegvesen og Bane NOR, samt for følgende prosjekter:

- a) E18 Ramstadsletta-Nesbru
- b) E16 Fagernes-Hande
- c) E39 Vik-Molde (Møreaksen)
- d) E39 Breivika-Ørskogfjellet og Ørskogfjellet-Vik
- e) E6 Narviktunnelen
- f) E10 Fiskebøl-Nappstraumen
- g) E39 Osli-Figgjo
- h) Rv. 36 Skjeslvik- Skyggestein
- i) E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)
- j) Rv. 19 Moss
- k) Dobbeltspor Stokke-Sandefjord

### Svar:

Tabellen under gir en oversikt som viser fordeling av statlige midler og bompenger, inkl. forventet sluttkostnad (P50), kostnadsramme (P85) og netto nytte. Sammenstilte P85-estimer er ikke tilgjengelige for enkelttiltakene i effektpakkene for jernbanen.

Kostnadstall er oppgitt med samme metodikk og indeksjustering som lagt til grunn i arbeidet med Nasjonal transportplan 2025-2036. Tallene er oppgitt i 2024-kr og avrundet til nærmeste 100 mill. kr. For prosjektene i utviklingsporteføljen til Statens vegvesen er beregningene av netto nytte gjort på litt forskjellige tidspunkter, og de er derfor ikke gjort med samme felles prisnivå, se for øvrig omtale av dette i svar på spørsmål 9. Merk at det for enkelte prosjekter er svært usikre anslag, og at et eventuelt bompengepotensialet for disse ikke er vurdert.

#### Utgifter til planlegging/forberedende arbeid:

For kostnader til å utarbeide reguleringsplan, anslår Statens vegvesen vanligvis 2-3 prosent av prosjektkostnaden for veiprojekt. Tilsvarende gjennomsnittskostnader for kommunedelplan er ikke tilgjengelig.

På generelt grunnlag anslår Jernbanedirektoratet og Bane NOR at kostnaden til planlegging utgjør om lag 1 prosent av estimerte investeringskostnader i KDP-fasen (kommunedelplan og teknisk hovedplan), og 3 prosent i regulerings- og detaljplanfasen.

#### Prognoser for årlige utgifter:

I Nasjonal transportplan (NTP) prioriteres ressursbruken i hver av de to seksårsperiodene, og ikke fordelt per år. I NTP 2022–2033 ble porteføljestyring av investeringer i samferdselssektoren introdusert som et verktøy som skal bidra til å få mer for pengene. Dette systemet videreføres med NTP 2025–2036. Porteføljestyring innebærer at transportvirksomhetene innenfor rammene av NTP 2025–2036 skal anbefale prosjektenes omfang og rekkefølge, noe som legger til rette for at de beste prosjektene gjennomføres først.

Tidspunkt for igangsetting av de ulike større investeringsprosjektene avgjøres i de årlige budsjettprosessene, og de årlige porteføljeprioriteringene fra transportvirksomhetene er et viktig utgangspunkt for regjeringens årlige budsjettforslag.

Transport- form	Prosjekt/effektpakke	Kategori	Investering 2025–2036 stat	Investering etter 2036 stat	Investering 2025–36 bompenger	Sum P50 (gjenstående)	P85 mill. 2024-kr (prognose- indeks 2023 og 2024)	Netto nytte	Merknad
Jernbane	Fellesprosjektet Arna-Stanghelle (jernbane)	Store investeringer	15 800	200	0	16 000		-14 000	
Jernbane	Flere tog i Oslo-navet	Store investeringer (porteføljen)	14 000	200	0	14 200		-3 600	
Jernbane	Flere tog på Jærbanen: Timinuttersintervall Stavanger-Ske	Store investeringer (porteføljen)	400	1 800	0	2 200		-2 700	
Jernbane	Flere tog på Trønderbanen	Store investeringer (porteføljen)	4 200	0	0	4 200		-6 400	
Jernbane	Flere tog på Vossebanen: Myrdal-Bergen	Store investeringer (porteføljen)	1 700	0	0	1 700		-300	
Jernbane	Godsterminalløsninger	Store investeringer (porteføljen)	2 800	1 000	0	3 800		0	
Jernbane	Hovedbanen nord	Store investeringer (porteføljen)	3 500	0	0	3 500		0	
Jernbane	Kombigodstransport Oslo-Bergen	Store investeringer (porteføljen)	2 100	0	0	2 100		-2 100	
Jernbane	Kombigodstransport Oslo-Narvik via Sverige	Store investeringer (porteføljen)	4 000	0	0	4 000		2 100	
Jernbane	Kombigodstransport Oslo-Trondheim, inkl. Åkersvika-Ham	Store investeringer (porteføljen)	10 200	0	0	10 200		-10 300	
Jernbane	Kongsvingerbanen	Store investeringer (porteføljen)	2 000	0	0	2 000		0	
Jernbane	KVU Green	Store investeringer (porteføljen)	6 000	0	0	6 000		0	
Jernbane	KVU Regiontog	Store investeringer (porteføljen)	5 900	0	0	5 900		0	
Jernbane	Utvikling ny riktunnel	Store investeringer (porteføljen)	6 800	56 200	0	63 000		0	
Jernbane	Utvikling Østfoldbanen: Oslo-Fredrikstad	Store investeringer (porteføljen)	15 800	6 800	0	22 600		-21 000	
Jernbane	Økt kapasitet for kombigods Trondheim-Bodø	Store investeringer (porteføljen)	300	0	0	300		200	
SVV	E10 Nappstraumen-Å	Store investeringer (porteføljen)	1 500	0	0	1 500	2 100	-200	
SVV	E134 Bakka-Mo	Store investeringer (porteføljen)	2 400	0	0	2 400	3 000	-1 900	
SVV	E134 Dagslett-E18, Vikar	Store investeringer (porteføljen)	2 500	0	3 500	6 000	7 100	-900	
SVV	E134 Saggrenda-Elgsjø	Store investeringer (porteføljen)	1 700	0	1 100	2 900	3 400	-400	
SVV	E16 Hylland-Slæn	Store investeringer (porteføljen)	2 500	0	0	2 500	3 000	-1 900	
SVV	E16 Nymoen-Eggemoen	Store investeringer (porteføljen)	1 300	0	800	2 100	2 700	-700	
SVV	E18 Retvet-Vinterbro	Store investeringer (porteføljen)	5 700	0	4 300	9 900	11 700	-7 800	
SVV	E39 Bjerkeset-Astad	Store investeringer (porteføljen)	1 200	0	0	1 200	1 600	-600	
SVV	E39 Figgjo-Ålgård	Store investeringer (porteføljen)	1 400	0	1 800	3 200	3 600	-2 000	
SVV	E39 Klakegg-Byrkjelo	Store investeringer (porteføljen)	2 000	0	0	2 000	2 500	-1 400	
SVV	E39 Ringvei øst, Vågsbotn-Klauvaneset	Store investeringer (porteføljen)	5 400	0	1 600	6 900	9 100	-2 400	
SVV	E39 Smiene-Harestad	Store investeringer (porteføljen)	2 000	0	2 600	4 600	5 300	200	
SVV	E39 Storehaugen-Førde	Store investeringer (porteføljen)	3 000	0	900	4 000	4 900	-1 800	
SVV	E39 Volda-Furene	Store investeringer (porteføljen)	1 500	0	700	2 200	2 600	-1 500	
SVV	E45 Kløfta	Store investeringer (porteføljen)	1 700	0	0	1 700	2 000	-1 500	
SVV	E6 Høybukta-Hesseng inkl. Langfjordstrømmen bru	Store investeringer (porteføljen)	1 500	0	0	1 500	1 900	-1 000	
SVV	E6 Nordkjotsbotn-Hatteng	Store investeringer (porteføljen)	1 600	0	0	1 600		-1 000	
SVV	E6 Olderdalen-Langslett	Store investeringer (porteføljen)	1 600	0	0	1 600		-600	
SVV	E6 Sommerset-Mørsvikbotn	Store investeringer (porteføljen)	6 900	0	0	6 900		-3 600	P85: har ikke oppdaterte anslag for denne delstrekningen alene
SVV	E6 Sørrelva-Borkamo	Store investeringer (porteføljen)	1 400	0	0	1 400		-800	
SVV	E6 Ulvsvågskaret	Store investeringer (porteføljen)	1 900	0	0	1 900	2 500	-1 200	
SVV	E8 Flyplassstunnelen Tromsø inkl F2-lenka	Store investeringer (porteføljen)	1 100	0	1 700	2 800	3 400	-2 200	
SVV	Fellesprosjektet Arna-Stanghelle (vei)	Store investeringer	14 100	0	3 700	17 800	44 000	-16 000	
SVV	Rv. 15 Strynefjell	Store investeringer (porteføljen)	5 900	0	0	5 900		-4 000	P85: mangler plan og anslag
SVV	Rv. 22 Glommakryssing	Store investeringer (porteføljen)	1 700	0	2 200	3 900	4 600	-600	
SVV	Rv. 291 Holmenbrua	Store investeringer (porteføljen)	1 300	0	0	1 300	1 500	-1 100	
SVV	Rv. 4 Grua-Roa	Store investeringer (porteføljen)	1 400	0	400	1 700	2 200	-1 200	
SVV	Rv. 5 Erdal-Naustdal	Store investeringer (porteføljen)	3 400	0	0	3 400	4 400	-2 200	
SVV	Rv. 509 Kontinentalveien-Hagakrossen	Store investeringer	0	0	1 200	1 200	1 500	-900	
SVV	Rv. 7 Ørgenvika-Kittilsvik	Store investeringer (porteføljen)	700	0	1 300	2 000	2 300	-1 900	
SVV	Rv. 70 Vikansvingen-Kontrollplassen	Store investeringer	0	0	1 100	1 100	1 300	-600	
SVV	Rv. 94 Saragammen-Rypefjord	Store investeringer (porteføljen)	1 100	0	0	1 100	1 300	-1 100	
SVV	E18 Ramstadsletta–Nesbru	Utviklingsporteføljen	0	4 200	10 900	15 100	17 900	-10 700	P85: anslaget er eks. reguleringskostnader

SVV	E16 Fagernes–Hande	Utviklingsporteføljen	0	3 500		3 500	4 200	-1 900	
SVV	E39 Vik–Molde (Møreaksen)	Utviklingsporteføljen	0	17 800	5 400	23 200	28 400	-11 900	P85 er Statens vegvesens anbefaling etter KS2
SVV	E39 Breivika–Ørskogfjellet og Ørskogfjellet–Vik	Utviklingsporteføljen	0	10 200		10 200			Har ikke P85 for denne strekningen
SVV	E6 Narviktunnelen	Utviklingsporteføljen	0	1 200		1 200	1 400	-900	
SVV	E10 Fiskebøl–Nappstraumen	Utviklingsporteføljen	0	5 200		5 200	6 900	-2 900	
SVV	E39 Osli–Figgjo	Utviklingsporteføljen	0			0			P85: har ikke anslag for denne delstrekningen alene
SVV	Rv. 36 Skjelsvik–Skyggestein	Utviklingsporteføljen	0	3 800	3 100	6 900	9 000	-900	
SVV	E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast)	Utviklingsporteføljen	0	34 500	14 500	49 000	59 500	-900	
SVV	Rv. 19 Moss	Utviklingsporteføljen	0	2 700	2 500	5 200	6 300	-1 700	
Jernbane	Dobbeltspor Stokke–Sandefjord		0	13 000		13 000	0		
<b>Sum</b>				<b>176 900</b>	<b>108 300</b>	<b>39 800</b>	<b>271 900</b>	<b>186 000</b>	<b>-133 600</b>

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 88:**

Hva er antatt byggetid for Prosjektene i «Utviklingsporteføljen»?

### **Svar:**

Vanlig byggetid på store riksveiprosjekter er anslagsvis 3-4 år. Unntak er dersom prosjektet inneholder store og/eller kompliserte bruer eller lange tunneler – da vil byggetiden øke med flere år.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 89:

Det er lagt opp til en økning på Forvaltning, sammenlignet med årlig gjennomsnitt for NTP 2022-2033. Hva skal økningen gå til?

### Svar:

Tabell 1.1 på side 11 i meldingen viser i tillegg til budsjettet for 2024 de økonomiske planrammene i hhv. Nasjonal transportplan 2022–2033 og Nasjonal transportplan 2025–2036, med fordelingen av rammene på de ulike formålene *Forvaltning*, *Drift og vedlikehold*, *Investeringer* (mindre og store), *Statlig kjøp av transporttjenester* og *Tilskuddsordninger*.

I kategorien Forvaltning inngår driftsbudsjettet og trafikant- og kjøretøytilsyn under Statens vegvesen, driftsbudsjettet og utredninger under Jernbanedirektoratet, og tilskudd til Entur AS med regjeringens prioritering av digital satsing for mer sømløse reiser. Forvaltning for Kystverket inngår i kategorien *Drift og vedlikehold*.

Det legges med regjeringens prioriteringer opp til et årlig gjennomsnitt på 8,2 mrd. kroner til *Forvaltning* i planperioden 2025–2036. Dette er 0,5 mrd. kroner mer enn i budsjettet for 2024 og 0,7 mrd. kroner mer enn årlig gjennomsnitt i Nasjonal transportplan 2022–2033. Grunnbevilgningen til Entur på kap. 1330 Særskilte transporttiltak, post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering, regnes nå som NTP-formål, men inngikk ikke i planrammen for Nasjonal transportplan 2022–2033. Korrigert for dette blir gjennomsnittlig planramme i Nasjonal transportplan 2025–2036 om lag 0,6 mrd. kroner høyere enn i Nasjonal transportplan 2022–2033, og ikke 0,7 mrd. kroner som tabell 1.1 i meldingen viser.

Under veiformål er det pekt på økt bruk av teknologi i veisektoren som en av regjeringens prioriteringer, jf. punkt 13.3. Dette inngår i driftsbudsjettet til Statens vegvesen og kategorien Forvaltning.

Regjeringen vil legge til rette for forskning, utvikling og pilotering, både i transportvirksomhetene og gjennom det etablerte virkemiddelapparatet, jf. blant annet punkt 9.5.1. Forskning og utvikling i regi av transportvirksomhetene inngår i kategorien Forvaltning.

Regjeringen har i Nasjonal transportplan 2025–2036 prioritert digitale tiltak som legger til dette for at de reisende kan få en enklere og mer sømløs reisehverdag, at data kan deles for å utvikle bedre tjenester til kundene, og at transportvirksomhetene får bedre muligheter til å styre trafikken, utnytte kapasiteten, håndtere avvik og forbedre sin transportplanlegging.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 90:**

Statlig kjøp av transporttjenester omfatter persontogtilbudet. Hvilken pris er lagt til grunn for nye avtaler når Trafikkpakke 1, 2 og 3 utløper, er det en økning eller en videreføring av dagens pris?

### **Svar:**

I NTP-arbeidet har Jernbanedirektoratet lagt til grunn en videreføring av estimert vederlagsbehov i 2028 for perioden 2029-2036. Det vises for øvrig til svar på spørsmål 91.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 91:

Hvor mye av midlene som er satt av til "Statlig kjøp av transporttjenester" vil gå til kjøp av persontogtransport? Hvor mye vil gå til nye kontrakter når dagens Trafikkpakke 1, 2 og 3 går ut?

### Svar:

Til NTP 2025-2036 beregnet Jernbanedirektoratet et behov for om lag 67,2 mrd. 2024-kroner til offentlig kjøp av persontransport med tog. Dette inkluderer de konkurranseutsatte trafikkavtalene, trafikkavtalene for utenlandsforbindelsene, direktetildelingene på Østlandet og kostnader forbundet med innføring av nye tog. Beregningene er basert på innspillet til statsbudsjett for 2024. Forutsatt at opsjonene i avtalene utløses for fullt, er det beregnet at om lag 6,8 mrd. 2024-kroner av denne summen vil gå til nye kontrakter på Trafikkpakkene 1–3 når dagens kontrakter går ut.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 92:**

Flere av prosjektene som skal starte opp i første periode mangler reguleringsplaner, jf. Tabell 13.1. Hvilke andre prosjekt, med ferdige reguleringsplaner, kan det være aktuelt å starte opp dersom ferdigstilling av reguleringsplaner for prosjekt lagt i første periode drar ut i tid?

### **Svar:**

For planstatus for prosjekter i Statens vegvesens plan- og utviklingsporteføljer vises det til svar på spørsmål 7 og 9.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 93:**

Vil alle prosjekt opplistet i tabell 13.1 kunne ferdigstilles i perioden? Og hvis nei, hvilke prosjekt vil gå ut over oppsatt NTP periode?

### **Svar:**

Innenfor rammene og forutsetningene presentert i NTP er det lagt til grunn at prosjektene i 13.1 skal bygges ut i tolvårsperioden.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 94:

Hvordan fordeler investeringer seg til jernbaneformål og veiformål fra NTP (2022-2034) til NTP (2025-2036), og hvordan er den prosentvise økningen? Ber om oppsett både med og uten prisstigning og inflasjon innen de enkelte sektorer (jernbane og vei).

### Svar:

Det legges til grunn at det spørres om sammenlikning med Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*.

Regjeringen Solbergs prioriteringer for tolvårsperioden 2022–2033 er hentet fra tabellene 10.3 og 10.6 i kapittel 10 i Meld. St. 20 (2020–2021). Regjeringens prioriteringer for planperioden 2025–2036 er hentet fra tabellene 13.4, 14.1 og 14.3 i Meld. St. 14 (2023–2024).

Rammen til Nye Veier AS har siden bevilgningen ble økt til 5 278,8 mill. kroner i 2018 kun blitt prisjustert i tråd med anslått prisvekst i det gjeldende budsjettår. Dette nivået er videreført for ny planperiode.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 er *investeringer i jernbanenettet* summen av store investeringsprosjekter og mindre investeringstiltak. I Nasjonal transportplan 2025–2036 inngår mindre investeringstiltak i kategorien *Utbedringsmidler*, jf. tabell 14.1.

Regjeringens prioriteringer i Nasjonal transportplan 2025–2036 er uttrykt i mrd. Prioriteringene i Nasjonal transportplan 2022–2033 ble uttrykt i mill. kroner, men er regnet om til mrd. kroner i tabellen under.

	NTP, totalt 2022–2033. Mrd. 2021- kroner	NTP, totalt 2022–2033. Mrd. 2024- kroner	NTP, totalt 2025–2036. Mrd. 2024- kroner	Pst.-vis endring NTP 2022–2033 til NTP 2025– 2036, faste 2024-kroner
Investeringer riksvei, Statens vegvesen	245,6	277,5	227,6	-18,0
<i>Store investeringer jernbane</i>			153,8	
<i>Mindre investeringstiltak jernbane</i>			26,9	
Investeringer totalt, jernbane	206,9	233,1	180,7	-22,5

## Meld. St.14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 95:

**Ferjeavløsningsordningen:** Ber om å få tilsendt rapporten som omtales på s. 165, "OE-rapport 2023-4". I prosjektbeskrivelsen til OE er det listet opp både fylkesveiferjeavløsnings-prosjekt (Austevollbrua) og riksveiferjeavløsnings-prosjekt (Hardangerbrua). Vi ber departementet bekrefte at ferjeavløsningsordningene fortsatt skal gjelde for fylkesveiferjeavløsnings-prosjektene.

### Svar:

Rapporten er vedlagt.

Omtalen i NTP 2025-2036 omhandler kun riksveiferjesamband. Regjeringen legger ikke opp til endringer i ferjeavløsningsordningen for fylkesveiferjer. Se retningslinjene for denne ordningen her: [Retningslinjer for ferjeavløsningsordninga for fylkesveiferjer - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-ferie/ferjeavløsningsordning-for-fylkesveiferjer).



# Evaluering av statens ordning for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei

*En evaluering på oppdrag for Statens vegvesen. Januar 2023*

## Om Oslo Economics

*Oslo Economics utreder problemstillinger og gir råd til myndigheter, organisasjoner og bedrifter. Vi forstår problemstillingene som oppstår i skjæringspunktet mellom marked og politikk.*

*Vi er et samfunnsfaglig analyse- og rådgivningsmiljø med erfarne konsulenter med bakgrunn fra offentlig forvaltning og ulike forsknings- og analysemiljøer. Oslo Economics har i dag rundt 70 medarbeidere, hvorav mer enn 15 med doktorgrad. Vi tilbyr innsikt basert på fagkompetanse, sektorerfaring og et nettverk av samarbeidspartnere.*

## Evaluering og samferdsel

*Oslo Economics er medlem av Norsk evalueringsforening og tilbyr evalueringer av programmer, tilskuddsordninger, handlingsplaner, tiltak, aktiviteter og virkemidler. Vi har bred kompetanse og erfaring med å evaluere måloppnåelse, effektivitet (formålseffektivitet, kostnadseffektivitet, samfunnsøkonomisk effektivitet) og organisasjonsmessige forhold som ansvars-, rolle- og arbeidsdeling.*

*Oslo Economics' medarbeidere har bistått i en rekke saker i samferdselssektoren. Vi har lang erfaring fra problemstillinger innenfor fergetransport, veg og bane, godstransport, kollektivtransport, drosje, rutefly- og helikoptertjenester, samt post- og telesektoren.*

*Evaluering av statens ordning for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei/OE-rapport 2023-4*

*© Oslo Economics, 13. januar 2023*

*Kontaktperson:*

*Ove Skaug Halsos / Partner*

*osh@osloeconomics.no, Tel. +47 415 21 059*

*Foto/illustrasjon: iStock.com/MariusLtu*

# Innhold

<b>Sammendrag og konklusjoner</b>	<b>4</b>
<b>1. Om evalueringsoppdraget</b>	<b>6</b>
1.1 Ordning for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei	6
1.2 Behovet for evaluering av ordningen	6
1.3 Gjennomføring av prosjektet	7
<b>2. Formålet med og innretningen av ordningen</b>	<b>8</b>
2.1 Formålet med ordningen og krav til prosjektene	8
2.2 Beregningen av finansieringsbidraget	8
2.3 Endringer i organiseringen av fergesambandene	9
<b>3. Prosjekter som har inngått i ordningen</b>	<b>11</b>
3.1 Imarsundprosjektet	11
3.2 Austevollsbrua	13
3.3 Atlanterhavstunnelen	15
3.4 Fastlandssamband Finnøy	17
3.5 Hardangerbrua	19
3.6 Ryaforbindelsen	21
<b>4. Vurdering av om ordningen bør videreføres</b>	<b>24</b>
4.1 Vurdering av ordningen basert på historiske virkninger	24
4.2 Vurdering av ordningen basert på prinsipielle betraktninger	28
4.3 Vurdering av ordningen basert på fremtidig relevans	29
<b>5. Tilpasninger av ordningen til gjeldende føringer</b>	<b>32</b>
5.1 Bompengeselskap kan kun ta opp lån som betjenes med inntekter fra bompenger	32
5.2 Veitbygging skal skje etter et porteføljeprinsipp	33
5.3 Politiske føringer om reduserte fergetakster øker finansieringsgrunnlaget	34
<b>6. Samlet evaluering og anbefaling</b>	<b>36</b>
6.1 Hvorvidt ordningen bør videreføres	36
6.2 Innretning av ordningen ved en eventuell videreføring	36
<b>7. Referanser</b>	<b>37</b>

## Sammendrag og konklusjoner

*Statens ordning for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei ble først innført og etablert gjennom behandlingen av St. prp. 67 (2002–2003) og Innst. S. nr. 240 (2003–2004). Det opprinnelige formålet med ordningen var å legge til rette for at innsparte kostnader for staten ved nedlegging/nedkorting av et riksveifergesamband skulle kunne benyttes til å delfinansiere veiprojekt på riksveinettet som avløser/korter inn fergesambandet. I praksis foregår dette ved at midler flyttes mellom poster i Statens vegvesens budsjett.*

*Ordningen har tidligere blitt benyttet i finansieringen av Atlanterhavstunellen på rv. 64 Austevollsbrua på rv. 546, Hardangerbrua på rv. 7/rv. 13, Imarsundforbindelsen på rv. 680/rv. 669, Fastlandssamband til Finnøy på rv. 519 og Ryaforbindelsen på rv. 858. Gjennom ordningen kan innsparte fergekostnader for en periode på maksimalt 40 år innberegnes i finansieringen av prosjektet, herunder sparte kapitalkostnader knyttet til ferge(n)e. Kostnaden for drift og vedlikehold av den nye veien trekkes fra kostnaden for kjøp av fergetjenesten, slik at det blir endringen i kostnad som inngår i finansieringsgrunnlaget. Bompengeselskap og/eller lokale myndigheter forskutterer de fremtidige fergetilskuddene gjennom låneopptak. Tilskuddene utbetales så årlig fra og med det tidspunkt da fergesambandet er erstattet (innenfor bompengerperioden), og dekker sammen med bompenginntekter renter og avdrag på lånet.*

*Samferdselsdepartementet har ønsket en evaluering av ordningen, og har gitt oppgaven til Statens vegvesen, som valgte Oslo Economics som leverandør av en ekstern evaluering. Evalueringen har vært todelt; i den første delen har vi vurdert om ordningen bør videreføres, gjennom en evaluering av historiske resultater, en vurdering av prinsipielle spørsmål og en vurdering av ordningens relevans i fremtiden (kapittel 3 og 4). I den andre delen har vi vurdert hvordan ordningen bør endres for å bli i tråd med nye føringer og rammebetingelser (kapittel 5).*

*Evalueringen konkluderer med at det ikke er behov for en videreføring av ordningen. Selv om ordningen historisk har vært nyttig, ser vi ikke at kommende prosjekter vil kunne la seg realiseres gjennom ordningen i sin rendyrkede form, og vi ser også at kommende prosjekter er av et slikt omfang at de vil kunne prioriteres og finansieres gjennom arbeidet med NTP. En slik ramme for prioritering og finansiering vil prinsipielt sett være å foretrekke, fordi det da skjer en helhetlig prioritering uten at kommende Storting bindes opp, og uten risiko for unødig høye finansieringskostnader.*

*Det er viktig å understreke at en avvikling av ordningen ikke betyr at sparte fergekostnader ikke lenger skal tillegges vekt ved prioritering av veiprojekter. Sparte fergekostnader vil inngå i den samfunnsøkonomiske analysen, og vil bidra til at prosjektene vil være mer samfunnsøkonomisk lønnsomme enn de ellers ville vært. Dersom prosjektene prioriteres basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet vil derfor fergeavløsningsprosjekter, alt annet likt, ha god sjanse for å realiseres.*

*Dersom ordningen likevel ønskes videreført, er det etter vårt syn behov for noen tilpasninger. For det første er det behov for å ramme inn ordningen tydeligere, med en samlet skriftlig gjennomgang av krav, prosedyrer og beregningsmetoder. Dette kan være i form av en forskrift eller en samlet beskrivelse i en NTP eller lignende.*

*En videreføring av ordningen må skje uten at ordningen er i strid med de tre føringene vi er bedt om å vurdere; krav om at bompengeselskap ikke kan benytte fergeavløsningsmidler til å nedbetale lån, krav om å følge et porteføljestyringsprinsipp i samferdselsutbygginger og ønsket om at endringer i fergetakster ikke skal påvirke finansieringen av veiprosjekter.*

*Vi anbefaler at kravet om at bompengeselskap ikke kan nedbetale lån ved hjelp av innsparte fergetilskudd fjernes, da det er krevende å se begrunnelsen for dette. Dersom det ikke er mulig eller ønskelig å fjerne dette kravet, mener vi det mest konsekvente er å ikke videreføre ordningen med alternativ bruk av fergetilskudd. Vi anbefaler videre, at det ved beslutninger innenfor ordningen eksplisitt redegjøres for prosjektets prioritet og konsekvenser for andre prosjekter. Dette gjør at porteføljestyringsprinsipper fortsatt i hovedsak følges. Til sist anbefaler vi at det vurderes om finansieringsbidragets størrelse skal beregnes ikke bare ut fra historiske fergetilskudd, men også ut fra en overordnet analyse av fremtidig usikkerhet. Dermed sikres det større sannsynlighet for at statens kostnader er upåvirket av beslutningen om et fergeavløsningsprosjekt.*

# 1. Om evalueringsoppdraget

*Statens vegvesen har fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å evaluere statens ordning for alternativ bruk av fergetilskudd på riksvei. Behovet for evalueringen har oppstått som følge av at flere bærende premisser og rammebetingelser for ordningen har blitt endret de siste årene. Evalueringen skal undersøke hvorvidt ordningen sikrer effektiv allokering av samfunnets ressurser, samt hvordan ordningen bør endres/oppdateres for å utnytte dens nyttepotensiale og gjøre den aktuell innenfor dagens føringer og regelverk.*

## 1.1 Ordning for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei

Statens ordning for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei (rv.) ble først innført og etablert gjennom behandlingen av St. prp. 67 (2002–2003) og Innst. S. nr. 240 (2003–2004). Det opprinnelige formålet med ordningen var å legge til rette for at innsparte kostnader for staten ved nedlegging/nedkorting av et riksveifergesamband skulle kunne benyttes til å delfinansiere veiprojekt på riksveinettet som avløser-/korter inn fergesambandet. I praksis foregår dette ved at midler flyttes mellom poster i Statens vegvesens budsjett.

Ordningen har tidligere blitt benyttet i finansieringen av blant annet Atlanterhavstunellen på rv. 64 med 52 millioner 2015-kroner (Innst. S. nr. 61, (2005–2006)), i finansieringen av Austevollsbrua på rv. 546 med 142 millioner 2004-kroner (Innst. S. nr. 88, (2004–2005)), i finansieringen av Hardangerbrua på rv. 7/rv. 13 med 63 millioner 2005-kroner (Innst. S. nr. 93, (2005–2006)), i finansieringen av Imarsundforbindelsen på rv. 680/rv. 669 med 247 millioner 2004-kroner (Innst. S. nr. 261, (2003–2004)), Fastlandssamband til Finnøy på rv. 519 med 129 millioner 2006-kroner (Innst. S. nr. 95, (2005–2006)) og Ryaforbindelsen på rv. 858 med 114 millioner 2008-kroner (Innst. S. nr. 30, (2008–2009))<sup>1</sup>.

Gjennom ordningen kan innsparte fergekostnader for en periode på maksimalt 40 år innberegnes i finansieringen av prosjektet, herunder sparte kapitalkostnader knyttet til ferge(e). Kostnaden for drift og vedlikehold av den nye veien trekkes fra

<sup>1</sup> Etter forvaltningsreformen er de nevnte riksveiene, med unntak av rv. 7 og rv. 13, blitt fylkesveier med tilsvarende nummerering

kostnaden for kjøp av fergetjenesten, slik at det blir endringen i kostnad som inngår i finansieringsgrunnlaget.

Bompengeselskap og/eller lokale myndigheter forskutterer de fremtidige fergetilskuddene gjennom låneopptak. Tilskuddene utbetales så årlig fra og med det tidspunkt da fergesambandet er erstattet (innenfor bompengerperioden), og dekker sammen med bompengeinntekter renter og avdrag på lånet.

Det er gjort endringer i ordningen i to omganger, som omtales i Nasjonal transportplan 2010–2019 (2008–2009) og Prop. 19 S (2015–2016). Endringene har i hovedsak omhandlet antall år som skal legges til grunn i beregningen av innsparte fergetilskudd og antall år det skal skje utbetalinger. I tillegg til endringer i selve ordningen har det vært endringer i andre føringer og annet regelverk. Over tid har ordningen i begrenset grad blitt justert og oppdatert i takt med endringer på andre regelverksområder. Ordningen har heller ikke vært brukt i den siste tiårsperioden. Som en konsekvens av dette er ordningen i dag på noen områder i strid med andre føringer og premisser.

## 1.2 Behovet for evaluering av ordningen

Det er god praksis å evaluere tilskuddsordninger og andre ordninger med jevne mellomrom, for å vurdere om ordningen er hensiktsmessig og godt innrettet. Ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd ble etablert for 20 år siden, og etter hva vi er kjent med er det ikke foretatt noen samlet evaluering til nå. Derfor er det på tide med en evaluering, som vil kunne gi svar på om ordningen bør videreføres som den er, videreføres med endringer eller avvikles.

I tillegg til en slik evalueringen av ordningens hensiktsmessighet, har Statens vegvesen bedt om å vurdere hvordan ordningen kan tilpasses endrede rammevilkår. Det er da pekt på tre endringsbehov, som presenteres nærmere under.

### 1.2.1 Prioritering av samferdselsprosjekter gjennom NTP

Premissene for ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei ble sist forelagt for et samlet Storting i Nasjonal transportplan (NTP) 2010–2019. I denne transportplanen ble det presisert at ordningen var et avvik fra prinsippet om at investeringer i

riksveier skal prioriteres i de årlige statsbudsjettene. I NTP 2022–2033 (2020–2021) har det blitt lagt til grunn prioritering av store riksveiprosjekter gjennom porteføljestyring. På lik linje med foregående transportplaner omtaler heller ikke denne ordningen og hvordan den skal håndteres, i dette tilfellet sett i lys av hovedregelen om porteføljestyring. Det er dermed ikke klargjort hvorvidt det er åpning for å la prosjekter som ikke er prioritert i NTP benytte ordningen for å realiseres på siden av NTP-prosjektene.

### 1.2.2 Bompengeselskapenes adgang til å ta opp lån

Slik ordningen er innrettet per 2022 skal bompengeselskap og/eller lokale myndigheter finansiere et eventuelt veiprojekt ved å forskuttere statens framtidige innsparinger gjennom låneopptak. Tilskuddene skal deretter kunne brukes for å betale renter og avdrag på lånet. Etter bompengereformen (Meld. St. 25, (2014–2015)) kan ikke lengre bompengeselskapene ha ansvar for andre lån enn de lånene selskapene selv skal betjene med *bompenger*. Det er dermed ikke klart hvordan finansiering av et veiprojekt ved hjelp av alternativ bruk av fergetilskudd over en lang tidsperiode skal kunne foregå.

### 1.2.3 Endring i fergetilskuddenes omfang

Den sittende regjering har et politisk mål om å redusere fergetakstene. Det siste året har takstene blitt redusert med 30 prosent, og det arbeides med videre reduksjon til 50 prosent (Regjeringen, 2021). Det jobbes også for at samband med færre enn 100 000 passasjerer årlig skal blir gratis. Reduksjon i takster gir økte fergetilskudd, som igjen vil føre til at flere potensielle fjordkryssingsprosjekter kan realiseres ved bruk av ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei. Det må vurderes hvorvidt dette endrer ordningens evne til å sikre en god allokering av samfunnets ressurser.

## 1.3 Gjennomføring av prosjektet

Statens vegvesen tildelte Oslo Economics oppgaven med å gjennomføre evaluering av ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei. Oppdraget er blitt gjennomført i perioden september–desember 2022, med noe justering i januar 2023.

Evalueringen har vært todelt; i den første delen har vi vurdert om ordningen bør videreføres, gjennom en evaluering av historiske resultater, en vurdering av prinsipielle spørsmål og en vurdering av ordningens relevans i fremtiden (kapittel 3 og 4).

I den andre delen har vi vurdert hvordan ordningen bør endres for å bli i tråd med nye føringer og rammebetingelser (kapittel 5).

Evalueringsmetoden som er benyttet tar utgangspunkt i OECDs evalueringsmodell (OECD DAC) som blant annet benyttes i forskningsprogrammet Concepts etterevalueringer. Vi har konsentrert evalueringen om de tre temaene virkninger, relevans og levedyktighet, og har i mindre grad vurdert produktivitet og måloppnåelse.

Gjennom prosjektet har vi hatt diskusjoner med en fokusgruppe opprettet av Statens vegvesen, og vi har avholdt intervjuer med informanter som har kjennskap til enkeltprosjekter under ordningen, og til Statens vegvesens arbeid med ordningen og med prioritering og finansiering av veiprosjekter.

Vi har benyttet offentlig tilgjengelig informasjon om ordningen og prosjektene, særlig informasjon presentert i dokumenter fremlagt for Stortinget.

## 2. Formålet med og innretningen av ordningen

### 2.1 Formålet med ordningen og krav til prosjektene

Sist gang ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei ble forelagt Stortinget, var i NTP 2010–2019. Der fremkommer det følgende om formålet med ordningen:

*Investeringer i riksveger skal som hovedregel prioriteres i de årlige statsbudsjettene, i konkurranse med øvrige veger og formål på budsjettet. Ordningen med alternativ bruk av fergetilskudd er et avvik fra dette prinsippet, og har som utgangspunkt å kunne gjøre det mulig å realisere fastlandssamband og derved avløse evigvarende fergetilskudd med et tilskudd i et bestemt antall år. Fastlandssamband vil styrke regional utvikling og effektivisere transport gjennom redusert reisetid og ingen ventetid på ferge. Spesielt i områder med vareproduserende næringer og store godsmengder vil dette kunne være viktig.*

Et tilsvarende formål beskrives i NTP 2006–2015:

*Alternativ bruk av fergetilskudd vil kunne føre til at en langs kysten får gjennomført flere nye samferdselsprosjekter med nytte for trafikanter, næringsliv og samfunn. Fastlandssamband har mye å si for mange lokalsamfunn, og gjennom denne ordningen kan storsamfunnet bidra til at det lokalt arbeides med en rekke prosjekter med sikte på bruk av ordningen.*

*I NTP 2006-2015 oppstilles også noen krav som skal gjelde for prosjekter som inngår i ordningen:*

*Som for andre vegprosjekter, skal det gjennomføres samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger for prosjekter som er aktuelle i forbindelse med alternativ bruk av fergetilskudd. Dette er viktig for å sikre en reell prioritering mellom ulike tiltak innenfor til enhver tid gjeldende budsjettammer.*

*Alternativ bruk av fergetilskudd vil ikke alene kunne finansiere utbygging av et fergeavløsningsprosjekt. Finansierungsplanen for slike prosjekter må derfor ta hensyn til bompengebidrag, bidrag fra lokale myndigheter og næringsliv, netto innsparte fergekostnader samt statlig finansiering. Det er en grunnleggende forutsetning for prioritering av aktuelle prosjekter at prosjektet er prioritert i handlingsprogram knyttet til Nasjonal transportplan. Det er videre en forutsetning at lokale myndigheter eller bompengeselskaper forskutterer statens framtidige innsparinger til å realisere vegsambandet. Forslag om slikt forskott må skje etter samme saksbehandlingsregler som ved ordinære søknader om forskott.*

Etter vår forståelse er det dermed følgende krav til prosjekter som skal inngå i ordningen:

- Veien må erstatte et fergesamband helt eller delvis
- Det må være gjennomført samfunnsøkonomisk analyse av prosjektet
- Prosjektet skal være prioritert i NTP (i hvert fall så lenge det benyttes statlige midler utover fergetilskuddet)
- Bompengeselskapet eller lokale myndigheter skal forskuttere fergetilskuddet, og bære finansieringskostnadene knyttet til dette

### 2.2 Beregningen av finansieringsbidraget

Beregningen av finansieringsbidraget som fremkommer gjennom ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei er todelt. Det skal beregnes finansiering knyttet til 1) endringer i drifts- og vedlikeholdskostnader og 2) innsparte kapitalkostnader. Metoden som er benyttet for beregning av finansieringsbidraget fremgår av St.prp. nr. 67 ((2002–2003)). I det følgende beskriver vi beregningsmetodene for de to komponentene.

#### 2.2.1 Endringer i drifts- og vedlikeholdskostnader

Beregning av finansieringsbidrag knyttet til endring i drifts- og vedlikeholdskostnader består av seks komponenter:

1. Reduserte årlige driftskostnader ved fergedrift
2. Reduserte årlige inntekter fra fergedrift
3. Økte årlige drifts- og vedlikeholdskostnader ved veiforbindelse
4. Antall år med innsparing
5. Antall år med utbetaling
6. Prisjustering

Dersom veiprojektet resulterer i at et fergesamband avløses vil den første komponenten tilsvare samtlige driftskostnader ved sambandet. Dersom et samband avkortes/endres, skal den reelle kostnadsbesparelsen beregnes. Summen av komponent 1 og komponent 2 gir endring i netto driftskostnader for staten. Verdien til komponent 1 og 2 skal baseres på et gjennomsnitt fra de to siste regnskapsårene.

Verdien av komponent 3 må beregnes av veimyndighetene. Verdien skal trekkes fra netto driftskostnader ved fergedrift. Summen skal utgjøre årlige endringer i samlede driftskostnader, som følger av veiprojektet. De årlige kostnadene skal multipliseres med komponent 4, antall år med innsparing. Denne varigheten har vært satt til 15 år i

samtligte prosjekter som har benyttet ordningen. I ettertid har varigheten blitt oppjustert to ganger. I behandlingen av NTP 2010–2019 ((2008–2009)) ble varigheten oppjustert fra 15 til 30 år, og i behandlingen av Prop. 19 S ((2015–2016)) ble varigheten oppjustert fra 30 til 40 år. Inntil behandlingen av Prop. 19 S ((2015–2016)) har komponent 4 og 5 sammenfalt. I sistnevnte proposisjon fremgår det at antall år med utbetaling kan settes lavere enn 40 år, men den kan ikke settes høyere enn bompengerperioden. For komponent 6 fremgår det av St.prp. nr. 69 (2003–2004) at *tilskotet skal ikke justerast for prisauke ut over justering fram til forskoteringa frå bompengeselskapet skjer*. Dette betyr, i en situasjon med prisstigning, at staten over tid sparer penger på at det realiseres et veiprojekt som erstatter et fergesamband.

Som eksempel kan vi beregne innsparte tilskudd til drift av fergesambandet som ble erstattet av Atlanterhavstunnelen. Årlige driftskostnader ved ferge drift ble beregnet til 21,5 millioner 2005-kroner, basert på de to siste regnskapsårene. Inntektene fra billettsalg ble beregnet til 18,9 millioner kroner. Netto driftskostnader ved fergedriften var følgelig 2,6 millioner kroner. Økte årlige driftskostnader ved Atlanterhavstunnelen ble beregnet til 3,7 millioner kroner. Følgelig ville prosjektet gi en årlig netto økning i drifts- og vedlikeholdskostnadene på 1,1 millioner kroner. Gitt at beløpet ikke skal prisjusteres, og at antall år med innsparing og utbetaling sammenfaller, kan man multiplisere årlig netto endring i drifts- og vedlikeholdskostnader med 15. Driftsdelen av tilskuddet beløper seg derfor til omkring -17 millioner 2005-kroner i Atlanterhavstunnel-prosjektet.

### 2.2.2 Innsparte kapitalkostnader

Beregning av finansieringsbidrag knyttet til innsparte kapitalkostnader består av fire komponenter:

1. Årlige kapitalkostnader knyttet til en ferge
2. Antall år med innsparing
3. Antall år med utbetaling
4. Prisjustering

Årlige innsparte kapitalkostnader for en spesifikk ferge skal tilsvare gjennomsnittlig kapitalkostnad for den samlede fergeflåten, jf. St.prp. nr. 67 ((2002–2003)). I behandlingen av Innst. S. nr. 272 ((2002–2003)) ble det bestemt at det skulle benyttes en basisverdi på 3,5 millioner 2003-kroner per ferge per år, og at dette beløpet skulle økes med 2,5 prosent per år (komponent 4). Komponent 2 og 3 tilsvarer henholdsvis komponent 4 og 5 i beregningen av innsparte drifts- og vedlikeholdskostnader.

<sup>2</sup> Midlene kommer fra Samferdselsdepartementet sitt budsjett, i all hovedsak via Post 30.

## 2.3 Endringer i organiseringen av fergesambandene

Da ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei først ble formalisert i 2003 var riksveinettet mye større enn det er i dag. Siden 2003 har det skjedd store endringer i hvem som er ansvarlig for veinettet. Dette har også medført endringer i hvor mange fergesamband som tilhører riksvei og dermed er aktuelle for ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd. I tillegg har også organiseringen av den statlige fergedriften endret seg.

### 2.3.1 Samspill mellom NTP og fylker

I 2003 og de etterfølgende årene hadde fylkene innflytelse på prioriteringen av tiltak innenfor det øvrige riksveinettet. Fylkenes prioritering ble tillagt stor vekt i vurderingen av hvordan midlene i *fylkesfordelt ramme for øvrig riksveinett* ble disponert.<sup>2</sup> Flere av prosjektene som har inngått i ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei var tilknyttet det øvrige riksveinettet. Det betyr at det i mindre grad har vært relevant å prioritere prosjektene i NTP. Prosjektene har konkurrert om finansiering med andre veiprojekter i det aktuelle fylket, og prioritering innad i fylket har derfor vært det sentrale. Alle prosjektene som omtales i kapittel 3 og som har fått statlig finansieringsbidrag utover ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei har fått disse gjennom den fylkesfordelte rammen for øvrig riksvei.

Det er usikkert hva fylkene har lagt til grunn når de har prioritert prosjekter, og hvordan dette eventuelt er blitt påvirket av at prosjekter mottar finansieringsbidrag fra ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei og dermed krever lavere finansieringsbidrag fra fylkesfordelt ramme for øvrig riksveinett. NTP gir en mer transparent prioritering i henhold til angitte retningslinjer. Prosjekter som er omtalt her har også blitt vurdert opp mot andre nasjonale riksveiprojekter. Dette gjøres ikke for prosjekter som kun er prioritert innad i fylket. Hvorvidt det dermed anses som problematisk eller ikke at prosjekter ikke er prioritert i NTP avhenger av om fylket gjør prioriteringer på riktig grunnlag eller ikke.

Problemstillingen blir noe annerledes i dag fordi det er skjedd endringer i hvem som har ansvar for ulike deler av veinettet. Riksveinettet er nå fullt ut statens ansvar og prosjekter som i dag kan erstatte ferger med faste samband på riksvei vil enten måtte prioriteres i NTP eller besluttes direkte av Stortinget for å bli prioritert. Veier som ikke er riksvei håndteres av fylke eller kommune, og inngår ikke i ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei. Det finnes

en egen ordning for alternativ bruk av fergetilskudd for fylkesvei, men denne ordningen er ikke en del av denne evalueringen.

### 2.3.2 Forvaltningsreformen i 2010

I 2010 ble om lag 17 000 km vei omklassifisert fra riks- til fylkesvei (SSB, 2011). Dette var en del av *forvaltningsreformen* som gav fylkeskommunene ansvar for en rekke nye oppgaver, herunder ansvar for det vesentligste av øvrige riksveier med tilhørende fergestrekninger. Veiene byttet dermed også navn til fylkesveier. Totalt ble 77 fergesamband overført til fylkesvei, og det gjensto 18 samband på riksvei. Av de 18 sambandene er det i dag 16 som gjenstår etter at Lauvvik-Oanes ble nedlagt i forbindelse med åpningen av Ryfast og Mekjarvik-Kvitsøy-Skudeneshavn ble nedlagt etter åpning av T-forbindelsen.

### 2.3.3 Konkurransetsetting av riksveifergedriften

Konkurransetsettingen av riksveifergedriften startet i all hovedsak i januar 2003 etter at endringer i Samferdselsloven<sup>3</sup> trådte i kraft. Tidligere ble fergene driftet med rammetilskudd. Målet var at alle ferger, der kontraktene tillot det, skulle være konkurranseutsatt innen 2010.<sup>4</sup> Per høsten 2012 var alle riksveifergesamband konkurranseutsatt.

---

<sup>3</sup> Denne loven er nå opphevet.

<sup>4</sup> Fra forslag til statsbudsjett for 2005 av regjeringen Bondevik II.

## 3. Prosjekter som har inngått i ordningen

I dette kapittelet gjør vi en systematisk og deskriptiv gjennomgang av samferdselsprosjekter som har tatt del av ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei. I hvert delkapittel beskriver vi ett konkret prosjekt og eventuelt tilhørende delprosjekter, prosjektets kostnader, finansieringsplan og dets samfunnsøkonomiske lønnsomhet, samt hvorvidt prosjektet har vært inkludert i nasjonale transportplaner.

I dialog med Statens vegvesen har det fremkommet seks prosjekter som har inngått i ordningen (tidspunkt for byggestart i parentes):

- Imarsundprosjektet (2004)
- Austevollbrua (2005)
- Atlanterhavstunnelen (2006)
- Fastlandssamband Finnøy (2006)
- Hardangerbrua (2009)
- Ryaforbindingen (2009)

Med unntak av Hardangerbrua er alle veistrekningene der prosjektene inngår i dag blitt gjort om fra riksvei til fylkesvei.

I tillegg ble følgende to prosjekter igangsatt mens de fortsatt var riksveisamband, men de ble gjort om til fylkesvei innen prosjektene var ferdigstilt. Disse omtales ikke videre i rapporten:

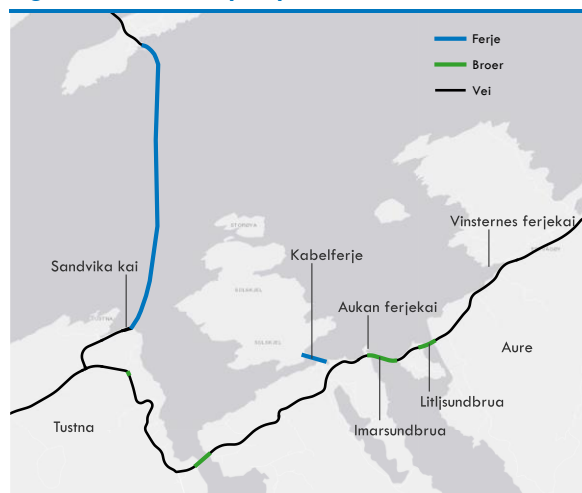
- Dalsfjordsambandet
- Bremangersambandet II

### 3.1 Imarsundprosjektet

#### 3.1.1 Overordnet om prosjektet

Imarsundprosjektet var det første samferdselsprosjektet som benyttet seg av ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei. Det overordnede formålet med prosjektet var å få på plass et fastlandssamband mellom Aure kommune og tidligere Tustna kommune. I forbindelse med ferdigstilling av prosjektet ble Tustna innlemmet i Aure kommune. Kommunesammenslåingen var en forutsetning for realisering av prosjektet. Figur 3-1 gir en oversikt over prosjektområdet, nærmere bestemt hvordan vei-, bro- og fergeforbindelsene er per 2022. Sentrale stedsnavn og prosjektelementer er fremhevet i figuren.

Figur 3-1: Imarsundprosjektet



Illustrasjon: Oslo Economics. Note: Forsnes i Hitra kommune ligger utenfor kartplottet, i nordvestlig retning.

Imarsundprosjektet består i hovedsak av Imarsundbrua (580 meter) og Litljsundbrua (300 meter). De to broene går over Imarsundet og Litljsundet og knytter sammen Aure kommune med tidligere Tustna kommune. Som følge av brobyggingen ble fergesambandet mellom Aukan (tidligere Tustna kommune) og Vinsternes (Aure kommune) overflødig.

I forbindelse med prosjektet ble det også gjort endringer i fergesambandet mellom Aukan, Edøya (Smøla kommune) og Forsnes (Hitra kommune). Forsnes ble ekskludert fra fergesambandet og fergekai på Aukan ble erstattet av nybygget fergekai i Sandvika, for å korte ned overfartstiden til Edøya. Reisetiden mellom Aukan/Sandvika og Edøya ble redusert fra omtrent 25 minutter til 20 minutter. Det er usikkert hvor lang tid det tok med ferge fra Aukan til Fornes, men endringen innebar trolig økt reisetid. Reisetid med bil fra Aukan til Fornes er per 2022 i underkant av 3 timer.<sup>5</sup>

I forbindelse med prosjektet ble det også bygget en kabelferge mellom Aukan og Solskjeløya. I tillegg ble det gjort utbedringer på veinett på Solskjeløya.

#### 3.1.2 Beslutningsprosess

I 2002 stilte samtlige kommuner i området seg bak bompengesøknaden, herunder kommunene Aure, Tustna, Smøla og Kristiansund. Samme år vedtok Hitra kommune at sambandet mellom Forsnes og Aukan ikke skulle legges ned, men legges om. Det er usikkert hvor de nye fergeleiene var tenkt plassert. Først valgte Sør-Trøndelag fylkeskommune å stille seg bak vedtaket om flytting av sambandet. Samferdselsdepartementet ba deretter

<sup>5</sup> Estimert reisetid er hentet fra Google Maps.

fylkeskommunen vurdere saken på nytt, ettersom at nedlegging var en forutsetning for realiseringen av Imarsundprosjektet. Fylkeskommunen stilte seg deretter bak et brev fra fylkesordføreren hvor det ble presisert at realiseringen av Imarsundprosjektet medfører nedlegging av fergesambandet mellom Nordmøre og Hitra, samt at det ikke var aktuelt å etablere et tilsvarende fergesamband. Per 2020 arbeider fortsatt lokalpolitikerne på Hitra med å få på plass en tilsvarende forbindelse mellom Hitra og Aure (Møreforskning, 2016).

Forslag til utbygging og finansiering av Imarsundprosjektet på rv. 680 og rv. 669 ble forelagt Stortinget av Regjeringen Bondevik II i St. prp. nr. 69 ((2003-2004)). Endelig plan for utbygging og finansiering ble beskrevet i Innst. S. nr. 261 ((2003-2004)). Prosjektet skulle bygges og ferdigstilles i perioden mellom 2004 og 2007. Prosjektet ble ferdigstilt tidligere enn først estimert.

### 3.1.3 Kostnader

Prosjektets styringsramme (P50) ble satt til 250 millioner 2004-kroner. Finansieringskostnadene ble beregnet til 130 millioner 2004-kroner. Tabell 3-1 viser hvordan kostnadene var tenkt fordelt på de ulike delprosjektene.

**Tabell 3-1: Kostnader knyttet til Imarsundprosjektet**

Delprosjekt	Millioner 2004-kroner
Imarsundsambandet (Imarsundbrua og Litljsundbrua med tilhørende veinett)	209
Ny fergekai og tilhørende vei	37
Kabelferge til Solskjeløya med tilhørende veitbedring	4
Finansieringskostnader	130
<b>Sum</b>	<b>380</b>

Kilde: Innst. S. nr. 261 (2003-2004)

Det samlede finansieringsbehovet ble estimert til 380 millioner 2004-kroner.

### 3.1.4 Finansiering

Prosjektets finansieringskilder bestod av 1) alternativ bruk av fergetilskudd, 2) bompenger og 3) tilskudd og bevilgninger fra lokale og statlige styresmakter. Tabellen nedenfor gjengir prosjektets finansieringsplan, jf. Innst. S. nr. 261 ((2003-2004)).

**Tabell 3-2: Finansiering av Imarsundforbindelsen**

Finansieringskilde	Millioner 2004-kroner
Innsparte tilskudd til drift av fergesamband	180
Innsparte tilskudd til kapitalkostnader for en ferge	67
Bompenger	99,5
Bevilgning fra Kommunal- og regionaldepartementet	15
Tilskudd fra Aure og Tustna kommune	18,5
<b>Sum</b>	<b>380</b>

Kilde: Innst. S. nr. 261 ((2003-2004))

Jf. St. prp. nr. 69 ((2003-2004)) vurderte Vegdirektoratet at fergeforbindelsen til Forsnes ikke skulle legges ned som følge av Imarsundsambandet, men som følge av svakt trafikkgrunnlag og høye driftskostnader. Direktoratets konklusjon var derfor at innsparte tilskudd knyttet til dette sambandet ikke skulle tilfalle Imarsundprosjektet. Ettersom bevilgningen knyttet til alternativ bruk av fergetilskudd var avgjørende for prosjektfinansieringen, ble ikke anbefalingen til Vegdirektoratet fulgt. Prosjektet fikk dermed tildelt finansieringsbidrag tilsvarende fergetilskuddet for de to fergesambandene, fratrukket kostnadene tilknyttet det nye sambandet mellom Aukan og Edøy. Bevilgningene knyttet til alternativ bruk av fergetilskudd skulle utbetales over en periode på 15 år.

Prosjektet fikk tilskudd fra Aure og Tustna kommune, samt bevilgning fra Kommunal- og regionaldepartementet. Bevilgningen fra departementet forutsatt at prosjektet ble fullfinansiert og at kommunene Aure og Tustna ble sammenslått. Resterende finansiering skulle innhentes gjennom bompenger. Det ble innhentet bompenger ved bruk av Imarsundsambandet og ved bruk av fergesambandet mellom Aukan og Edøy. Bompengerperioden for Imarsundsambandet ble beregnet til 10 år og 4 måneder, og bompengerperioden for fergesambandet ble beregnet til 15 år. Dersom prosjektlønsomheten ble bedre enn ventet ville dette medføre tidligere avsluttet bompengerekraving på fergesambandet. Dette ble en realitet, ettersom bompengerekravingen for bruk av Imarsundforbindelsen ble avsluttet etter åtte år, i juni 2015 (NRK, 2015).

I prosjektets proposisjon ble det gjort klar at lokale styresmakter og/eller bompengeselskapet skulle dekke eventuelle kostnadsoverskridelser på inntil 10

prosent, Jf. St.prp. nr. 67 ((2002–2003)).  
Kostnadsoverskridelser utover dette skulle dekkes av staten. Gitt en eventuell kostnadsreduksjon skulle dette bidra til å redusere bompengeperioden til 15 år. Ytterligere besparelser skulle føre til stans i utbetaling av alternativ bruk av fergetilskudd.

Det ble laget en plan for toppfinansiering på til sammen 12 millioner kroner, fordelt mellom Møre og Romsdal fylkeskommune, Nordmøre Energiverk AS og kommunene Aure, Tustna, Smøla og Kristiansund. I tillegg åpnet Kommunal- og regionaldepartementet for å bidra med ytterligere 2 millioner kroner, ved behov.

### 3.1.5 Samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse

Jf. St. prp. nr. 69 ((2003-2004)) er det gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse av Imarsundprosjektet. Den samfunnsøkonomiske netto nytten ble beregnet til omtrent 0 kroner, gitt at det ikke forelå bompengefinansiering. Om man tok høyde for bompengefinansiering ble netto nytten beregnet til om lag -25 millioner kroner.

I gjeldende nasjonal transportplan presenteres fem overordnede mål for transportsektoren:

1. Mer for pengene
2. Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet
3. Bidrar til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
4. Effektiv bruk av teknologi
5. Nullvisjon for drepte og hardt skadde

I det følgende omtaler vi kort prosjektets grad av måloppnåelse, sett i lyset av NTP-målene.

Nedleggning av forbindelsens bomstasjon i 2015 tyder på at prosjektøkonomien ble bedre enn ventet, noe som bygger oppunder NTP-målet *mer for pengene*. Prosjektet bidro også til en enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet mellom Aukan og Vinsternes, men det bidro også til en vanskeligere reisehverdag og dårligere konkurransevne for innbyggerne på Hitra. Jf. samfunnsøkonomisk analyse omtalt i prosjektets tilhørende proposisjon bidro prosjektet til å redusere utslipp av NO<sub>x</sub> og CO<sub>2</sub>, noe som bidrar til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål. I den samme analysen kom det frem at prosjektet bidro til redusert trafiksikkerhet. Dette bidrar ikke positivt til statens nullvisjon for drepte og hardt skadde.

Hvorvidt prosjektet har bidratt til effektiv bruk av teknologi er usikkert.

### 3.1.6 Prioritering i NTP eller annen politisk vilje/styring

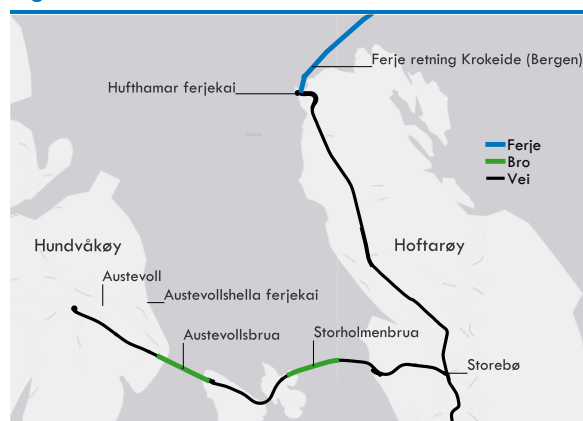
Imarsundprosjektet er ikke omtalt i tidligere transportplaner. Derimot har det over lang tid vært sterk lokalpolitisk vilje for å gjennomføre prosjektet. Det er uvisst hvorvidt dette prosjektet hadde blitt gjennomført uten ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd.

## 3.2 Austevollsbrua

### 3.2.1 Overordnet om prosjektet

Austevollsbrua binder sammen Huftarøy og Hundvåkøy i Austevoll kommune og sto ferdig i slutten av 2007. Prosjektet gav de 750 innbyggerne på Hundvåkøy og Store Kalsøy fast veiforbindelse med resten av kommunen. Dette gjorde også at fergesambandet Krokeide-Hufthamar-Austevollshella kunne reduseres til et pendelsamband mellom Krokeide og Hufthamar. Figur 3-2 viser en oversikt over prosjektområdet med vei-, bro- og fergeforbindelse slik det er i 2022. Figuren inkluderer sentrale stedsnavn og prosjektelementer.

Figur 3-2: Austevollsbrua



Illustrasjon: Oslo Economics

Prosjektet består av to store broer – Austevollsbrua (460 meter) og Storholmenbrua (439 meter) – i tillegg til to steinfallinger. Austevoll kommune ligger i Hordaland fylkeskommune.

### 3.2.2 Beslutningsprosess

Hovedplanen for prosjektet ble godkjent i 1992. I arbeidet med hovedplanen vurderte man både alternativer med bro og alternativer med undersjøisk tunnel. I 1997 ble reguleringsplanen vedtatt av kommunestyret og i 1999 ble den stadfestet. En justering av reguleringsplanene ble vedtatt i kommunen i 2004.

En søknad om bompengefinansiering av prosjektet ble først håndtert av Vegdirektoratet i november 1996, men ble sendt tilbake til Hordaland veikontor. En ny søknad kom i juni 1998, men Vegdirektoratet anslo at

det ut ifra States vegvesens handlingsprogram for Hordaland fylke ikke ville være mulig å realisere anlegget før i 2007. En stortingsproposisjon om forhåndsinnkreving av bompenger på prosjektet var derfor ikke mulig før prosjektet ble prioritert i handlingsprogrammet for perioden 2002–2011. Det ble derimot fremmet et forslag om bompengefinansiering av en avgrenset del av prosjektet, og i 2000 gav Stortinget tillatelse til å kreve inn 8 millioner kroner i bompenger på fergene til Austevoll for å finansiere utlegging av stein i fyllinger mellom Huftharøy og Hundvåkøy. Bompengedokumentasjonen startet i 2001 og ble avsluttet i 2003.

En ny søknad om bompengefinansiering på fergene ble fremlagt i 2002, med forutsetning om at bompengeselskapet Austevoll bruselskap forskutterte de statlige midlene på 148 millioner 2004-kroner.<sup>6</sup> Det ble lagt til grunn tre år med forskuddsinnkreving og 12 år med etterskuddsinnkreving, altså en total periode med bompengedokumentasjon på 15 år. Bompengesøknaden ble sendt til politisk uttalelse til følgende kommuner: Austevoll, Bergen og Fitjar, samt Hordaland fylkeskommune. Alle kommunene støttet innkrevingen.

Vegdirektoratet fant imidlertid et problem med finansieringen. I fylkeskommunens handlingsprogram for 2002–2011 var det kun prioritert 21 millioner til prosjektet. At de resterende 127 millionene skulle bli prioritert i neste planperiode anså Vegdirektoratet å være i strid med de statlige retningslinjene. For å unngå å utsette prosjektet til handlingsprogrammet for neste planperiode ble fastsatt ble fullfinansiering med alternativ bruk av fergetilskudd vurdert. Ulike fergealternativer ble utredet. Vurderingene ble sendt på høring i 2003, og både Statens vegvesen, Austevoll kommune, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune støttet et alternativ med overgang fra to til en ferge. Dette var også alternativet som gav størst innsparing av fergetilskudd.

Utbyggingen og finansieringen av Austevollsbrua ble lagt frem i St.prp. nr. 30 (2004–2005) og godkjent av Stortinget. Endelig vedtak om utbygging og finansiering er beskrevet i Innst. S. nr. 88 (2004–2005). Byggestart var satt til 2005 med ferdigstillelse i 2008. De to broene åpnet i slutten av 2007, og var dermed klare før anslått tid.

Den originale tanken var å bygge to hengebroer, men dette ble endret underveis i planprosessen til frittframbygg broer. I tillegg inngår en kort bro på 40 meter i prosjektet, og to steinfyllinger på til sammen 220 meter.

<sup>6</sup> Dette gjelder fergesambandene Krokeide – Hufthamar – Austevollshella og Husavik – Sandvikvåg.

### 3.2.3 Kostnader

Samlede kostnader, inkludert netto kapitalkostnader ved forskuttering av innsparte fergemidler ble beregnet til 430 millioner 2004-kroner. Av disse er 114 millioner netto kapitalkostnader knyttet til forskutteringen. De resterende 316 millionene er kostnadene ved prosjektet. Kostnadsoverslaget har en uvisshet som er vurdert til å ligge innenfor +/- 10 prosent. Prosjektet ser ut til å ha holdt seg innenfor de vedtatte kostnadsrammene.

### 3.2.4 Finansiering

Finansieringsplanen for Austevollsbrua er basert på fire elementer:

- Innspart fergetilskudd
- Bompenger
- Lokale tilskudd
- Ordinære statlige midler

De innsparte fergetilskuddene skyldes at trekant-sambandet Krokeide – Hufthamar – Austevollshella ble gjort om til et pendelsamband mellom Krokeide og Hufthamar. Å regne ut de innsparte kostnadene er noe komplisert siden det bare er deler av et samband som blir lagt ned. I St.prp. nr. 30 (2004–2005) legges det til grunn et årlig innspart driftstilskudd på 5,8 millioner kroner, og en årlig økning i drifts- og vedlikeholds-kostnader på 0,8 millioner kroner. Dette gir en netto årlig innsparing på 5,0 millioner kroner. Dette skal utbetales som årlige finansieringsbidrag i en periode på 15 år etter at prosjektet er fullført. Dette gir et samlet finansieringsbidrag på 75 millioner 2004-kroner.

I tillegg gjør det nye pendelsambandet det mulig å endre antall ferger fra to til en, noe som gir både reduserte drifts- og kapitalkostnader. Drifts-kostnadene er hensyntatt ovenfor, men kapital-kostnadene må også vurderes. Med en basisverdi på 3,5 millioner 2003-kroner per ferge og en årlig økning på 2,5 prosent blir det 67 millioner 2004-kroner i innsparte kapitalkostnader.<sup>7</sup>

Det ble til slutt lagt til grunn tre år med forskuddsinnkreving og 13 år med etterskuddsinnkreving av bompenger, altså totalt 16 år. Bompengeinntektene er ventet å gi et samlet finansieringsbidrag på rundt 190 millioner 2004-kroner. Det ble også lagt inn en mulighet for å øke fergetakstene med inntil 20 prosent, ut over prisstigningen, og forlenge innkrevsperioden med inntil fem år dersom økonomien i prosjektet ble dårligere enn forventet. Det er ikke planlagt bompengedokumentasjon i det nye veisambandet. Bompengedokumentasjonen ble avsluttet ni måneder tidligere enn planlagt etter garantier fra Vestland

<sup>7</sup> Jf. St.prp. nr. 67 (2002–2003)

fylkeskommune om utbetaling av fergeavløsningsmidler i 2021 og 2022 (Hagenes, 2020).

Prosjektet ble også finansiert med lokale tilskudd fra Austevoll kraftlag og Austevoll kommune på til sammen 77,4 millioner 2004-kroner, fordelt med henholdsvis 56,2 millioner på kraftlaget og 21,2 millioner på kommunene. 21 millioner kroner er oppført som ordinære statlige midler og kommer fra den fylkesfordelte riksveirammen. Dette gir en total finansiering på 430 millioner 2004-kroner slik det fremgår av Tabell 3-3.

Eventuelle kostnadsreduksjoner/innsparinger ble besluttet godskrevet post 72 (fergetilskuddsposten) slik at de årlige utbetalingene eventuelt skulle kunne avsluttes før år 15. Kostnadsøkninger innenfor 10 prosent ble avtalt dekket i all hovedsak av lokale styresmakter og bompengeselskapet (93 prosent), samt noe av staten (7 prosent). Overskridinger utover dette ble avtalt dekket av den fylkesfordelte investeringsrammen til øvrige riksveier i Hordaland.

**Tabell 3-3: Finansiering av Austevollsbrua**

Finansieringskilde	Millioner 2004-kroner
Innsparte tilskudd til fergesamband - forskudd	75
Innspart tilskudd kapitalkost en ferge	67
Bompenger – etterskudd	190
Tilskudd Austevoll Kraftlag og Austevoll Kommune	77
Ordinære statlige midler	21
<b>Sum</b>	<b>430</b>

Kilde: Innst. S. nr. 88 ((2004–2005))

### 3.2.5 Samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse

For Austevollsbrua har samfunnsøkonomisk netto nytte blitt beregnet til -150 millioner kroner med en kalkulasjonsrente på 8 prosent. Dette innebærer at netto nytte over totale kostnader blir -0,4 prosent og internrenten 4 prosent. En kalkulasjonsrente på 8 prosent er relativt høyt og allerede i 2006 ble de offisielle retningslinjene nedjustert til 6 prosent. Fra og med 2012 har standarden vært å bruke en kalkulasjonsrente på 4 prosent. Dette sammenfaller med prosjektets internrente og med dagens standard ville dermed den netto nytten av prosjektet vært null.

Bompengefinansieringen skjer via fergene. Det er ikke bompengeinnkreving på veisambandet, selv om det er

disse trafikantene som får direkte nytte av prosjektet. Austevoll kommune har ikke fastlandsforbindelse og alle kommunens innbyggere er avhengige av de to fergesambandene. I Innst. S. nr. 88 (2004–2005) fremgår det at 750 av Austevolls 4 400 innbyggere bor på Hundvåkøy og Store Kalsøy som får fast veiforbindelse til resten av kommunen. Det vil si at av de 4 400 som er avhengige av fergene og som må betale bompenger hver gang de bruker disse, så er det bare 750 som får direkte glede av broene har blitt bygget.

Dette er i utgangspunktet i strid med retningslinjene for bompengeprojekter, som fremholder at nytten for den enkelte bruker av prosjektet skal være rimelig i forhold til hva brukeren må betale i bompenger. At fergene brukes til bompengennevning gjør at trafikanter som ikke får nytte av Austevollsbrua også må betale bompenger. Opplegget er likevel godkjent av Stortinget.

Bompengennevningen på Austevollsbrua gikk med overskudd på anslagsvis 20 millioner kroner. Hva overskuddet skyldes er ikke kjent, men høyere trafikkvekst kan være en årsak.

I etterkant av omleggingen av fergen til et pendelsamband, samt reduksjonen av antall ferger fra en til to har det vært misnøye over fergetilbudet. Dette kommer blant annet frem på siden Hufthamar.no som har en egen fane kalt *Arbeidet med rettferdige fergeruter*. Der poengteres det at sambandet Hufthamar-Krokeide er det største fylkesveisambandet i Vestland, men uten å ha det beste rutetilbudet.

### 3.2.6 Prioritering i NTP eller annen politisk vilje/styring

Prosjektet Austevollsbrua ser ikke ut til å ha vært en del av en NTP prioritering, men har blitt behandlet av Stortinget, jf. St.prp. nr. 30 (2004–2005) og Innst. S. nr. 88 (2004–2005). Det er også prioritert innad i fylket som vist gjennom fylkets bidrag fra den fylkesfordelte rammen for øvrig riksvei.

## 3.3 Atlanterhavstunnelen

### 3.3.1 Overordnet om prosjektet

Det overordnede formålet med prosjektet er å få på plass et fastlandssamband mellom Kristiansund/Frei og Averøy, i Møre og Romsdal fylkeskommune. Tunnelen er bygget mellom Kristiansund kommune og Bremsnes, i Averøy kommune. Figur 3-3 gir en oversikt over prosjektområdet, nærmere bestemt hvor vei- og tunnelforbindelsen er per 2022. Sentrale stedsnavn og prosjektelementer er fremhevet i figuren.

**Figur 3-3: Atlanterhavstunnelen**

Illustrasjon: Oslo Economics

Prosjektet består i hovedsak av den undersjøiske tunnelen; Atlanterhavstunnelen. Tunnelen er prosjektert med en lengde på 5 700 meter, maksimal helning på 10 prosent og en maksimal dybde på 250 meter under havet. For å koble tunnelen til det eksisterende veinettet er det bygget 3 900 meter vei mellom Bremsnes og Øksenvåg, og 0,6 km vei i Kristiansund. Som følge av tunnelbyggingen ble fergesambandet mellom Averøy og Kristiansund overflødig. Sambandet skulle derfor legges ned når tunnelen ble åpnet.

### 3.3.2 Beslutningsprosess

I utredningsfasen sammenlignet man et bro-alternativ og et tunnel-alternativ. Kostnadene knyttet til en bro ble beregnet til De beregnede kostnadene knyttet til en bro var 200 millioner kroner høyere enn kostnadene knyttet til en undersjøisk tunnel. Man gikk derfor videre med tunnel-alternativet. Kostnadsberegningene ble kvalitetssikret av en ekstern konsulent. Kommunestyrene i Averøy og Kristiansund vedtok reguleringsplanen for prosjektet i henholdsvis 2003 og 2002.

Forslaget til utbygging av Atlanterhavstunnelen på rv 64 ble forelagt for Stortinget av Regjeringen Stoltenberg II i St.prp. nr 28 (2005-2006). Endelig plan for utbygging og finansiering ble beskrevet i Innst. S. nr. 61 ((2005-2006)). Forbindelsen skulle bygges og ferdigstilles i perioden mellom 2006 og 2008. På grunn av ras og vanninntrenging i tunnelen under byggeperioden ble åpningsdatoen utsatt med omtrent et år (Store norske leksikon, 2018).

### 3.3.3 Kostnader

Samlede kostnader for utbygging av Atlanterhavstunnelen og tilhørende veinett ble beregnet til 815 millioner 2005-kroner. Prosjektet ble beregnet til å ha en styringsramme (forventningsverdi p50) på 635 millioner kroner og en kostnadsramme (p85) på 665 millioner 2005-kroner. Tabell 3-1 viser hvordan kostnadene var tenkt fordelt mellom utbygging og finansiering.

**Tabell 3-4: Kostnader knyttet til Atlanterhavstunnelen**

Delprosjekt	Millioner 2005-kroner
Prosjektkostnader	635
Finansieringskostnader	180
<b>Sum</b>	<b>815</b>

Kilde: Innst. S. nr. 61 ((2005-2006))

De faktiske kostnadene for prosjektet ble 80 millioner kroner høyere enn estimatet, ifølge Statens vegvesen (Statens vegvesen, 2011).

### 3.3.4 Finansiering

Prosjektets finansieringskilder består av 1) alternativ bruk av fergetilskudd, 2) bompenger og 3) tilskudd og bevilgning fra lokale og statlige styresmakter. Tabellen nedenfor gjengir prosjektets finansieringsplan, jf. Innst. S. nr. 61 ((2005-2006)).

**Tabell 3-5: Finansiering av Atlanterhavstunnelen**

Finansieringskilde	Millioner 2005-kroner
Innsparte tilskudd til drift av fergesamband	-17
Innsparte tilskudd til kapitalkostnader for en ferge	69
Bompenger – forskudd	8
Bompenger – etterskudd	593
Tilskudd fra Kristiansund, Aure og Frei	127
Ordinære statlige midler	35
<b>Sum</b>	<b>815</b>

Kilde: Innst. S. nr. 61 ((2005-2006))

Atlanterhavstunnelen erstatter fergesambandet mellom Averøy og Kristiansund. Prosjektet ble dermed tildelt fergetilskuddene som i utgangspunktet var tiltenkt fergesambandet. I beregningen av innspart fergetilskudd la man til grunn årlige netto drifts- og vedlikeholdskostnad på 2,6 millioner 2005-kroner, fratrukket drifts- og vedlikeholdskostnadene knyttet til den nye veiforbindelsen, som ble beregnet til 3,7 millioner 2005-kroner. Med andre ord ble det beregnet en årlig netto økning i drifts- og vedlikeholdskostnader på 1,1 millioner kroner. I tillegg skulle prosjektet også tildeles innsparte fergetilskudd knyttet til fergens kapitalkostnad. Denne ble over en 15-års periode beregnet til 69 millioner 2005-kroner.

Prosjektet fikk tilskudd fra kommunene Kristiansund og Aure, samt tidligere Frei kommune. Prosjektet ble også tildelt midler fra fylkesfordelt statlig riksveiramme.

Resterende finansiering ble innhentet gjennom forskudds- og etterskuddsinnkreving av bompenger. Når prosjektet ble godkjent i Stortinget ble det innført forskuddsinnkreving av bompenger på fergesambandet mellom Bremsnes og Kristiansund. Ved åpning av den nye forbindelsen skulle bompengene innkrevingen overføres til bruk av veien. Bompengerperioden for Atlanterhavstunnelen ble beregnet til 18 år.

I innstillingen til Stortinget ble det bestemt at 94 prosent av eventuelle kostnadsoverskridelser innenfor kostnadsrammen skulle dekkes av lokale myndigheter og/eller bompengeselskapet. Overskridelser utover kostnadsrammen skulle dekkes av staten. På bakgrunn av dette måtte staten dekke mesteparten av kostnadsoverskridelsene som påløp i prosjektperioden, nærmere bestemt 50 millioner 2009-kroner (NRK, 2010).

I prosjektets innstilling til Stortinget ble det bestemt at en eventuell kostnadsreduksjon og/eller økning i inntekter skulle brukes til nedkorting av bompengerperioden og/eller tilbakebetaling av tilskudd fra kommunene. Dersom bompengerperioden ligger an til å bli kortere enn 15 år skal ytterligere besparelser føre til stopp i utbetaling av fergeavsløsningsmidler. Ytterligere inntekter skal derimot tilfalle kommunene og trafikantene.

I 2020 var det forventet at prosjektet ville være nedbetalt innen 2025. I revidert statsbudsjett for 2020 ble det bestemt at resterende gjeld skulle nedbetales gjennom en direktetildeling fra staten, gjennom en bevilgning på 370 millioner 2020-kroner. Dermed ble Norges siste manuelle bompengestasjon nedlagt. (Samferdselsdepartementet, 2020)

### 3.3.5 Samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse

I forbindelse med prosjektutredningen ble det gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse. Netto nytte ble beregnet til -46 millioner 2005-kroner. Det ble gjennomført en ny samfunnsøkonomisk analyse i 2010, etter at tunnelen hadde åpnet, hvor det ble beregnet en positivt netto nytte på over 700 millioner 2010-kroner. Det ble senere gjort en oppdatering av denne analysen, hvor netto nytte ble beregnet til over 1 milliard 2010-kroner. Den positive utviklingen i prosjektets netto nytte skyldes høyere trafikkmengde enn først antatt. (Dovre Group Consulting & Transportøkonomisk institutt, 2019).

Prosjektet hadde en netto nytte over kostnad på over 1 (Dovre Group Consulting & Transportøkonomisk institutt, 2019). Det må kunne regnes som god oppnåelse av NTP-målet *mer for pengene*. Prosjektet

bidro også til enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet på Nordmøre. Prosjektet har også bidratt til nedlegging av et fergesamband og til økt bruk av elbil på Averøy, noe som bygger oppunder Norges klima- og miljømål (Dovre Group Consulting & Transportøkonomisk institutt, 2019).

Hvorvidt prosjektet har bidratt til effektiv bruk av teknologi og nullvisjonen for drepte og hardt skadde er usikkert.

### 3.3.6 Prioritering i NTP eller annen politisk vilje/styring

Atlanterhavstunnelen er ikke omtalt i tidligere transportplaner. Derimot har det over lang tid vært sterk lokalpolitisk vilje for å gjennomføre prosjektet. Det er uvisst hvorvidt dette prosjektet hadde blitt gjennomført uten ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei.

## 3.4 Fastlandssamband Finnøy

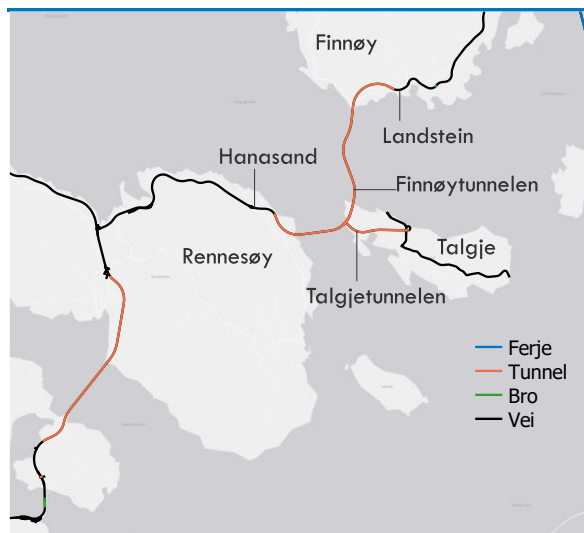
### 3.4.1 Overordnet om prosjektet

Finnøy er en øy i Ryfylke nord for Stavanger. Finnøy kommune hadde 2008 innbyggere i 2005, hvorav 1 500 innbyggere på Finnøy og 170 på øya Talgje. Rennesøy, øya sør for Finnøy, fikk fastlandsforbindelse i 1992 (Rennfast). Prosjektet består i en undersjøisk tunnel som kobler Hanasand på Rennesøy med Ladstein på Finnøy. Det etableres også en undersjøisk tunnel til øya Talgje, mellom Rennesøy og Finnøy. Tunnelen erstatter fergesambandet Søndre Finnøysambandet (Hanasand-Talgje-Ladstein).

Tunnelen mellom Hanasand og Ladstein er 5,7 kilometer lang, og i tillegg kommer den 1,5 kilometer lange tilførselstunnelen til Talgje og tilførselsveier på land på totalt 1,2 kilometer. Hovedtunnelen er med to kjørefelt i ett løp, mens sidetunnelen til Talgje har bare ett kjørefelt, med møteplasser.

Byggestart for prosjektet var i 2006, og tunnelene ble åpnet i oktober 2009. Fergesambandet ble lagt ned samme dag. Veien mellom Rennesøy og Finnøy var riksvei da den ble åpnet (riksvei 519), men fra 2010 er dette fylkesvei 519. I trafikkberegningene ble det lagt til grunn en årsgjennsnitttrafikk på 464 kjøretøy, med avtagende trafikkvekst i perioden.

Figur 3-4: Fastlandssambandet Finnøy



Illustrasjon: Oslo Economics

### 3.4.2 Beslutningsprosess

Reguleringsplanen for FinnFast-prosjektet er blitt behandlet i Finnøy og Rennesøy kommuner i 2003-2004. Reguleringsplanen ble vedtatt. Begge kommuner har anbefalt gjennomføring av prosjektet, men Rennesøy protesterte mot deler av finansieringsforslaget. Rogaland fylkeskommune behandlet prosjektet i 2004, da prosjektet ble anbefalt med foreliggende finansieringsplan, og deretter i 2005, der de besluttet å stille en garanti for prosjektet.

Stortinget mottok i januar 2006 Stortingsproposisjon nr 38 (2005-2006) og denne ble behandlet i samferdselskomiteen og i Stortinget. Stortinget sluttet seg til innstillingen, ved følgende vedtak:

*Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån til å forskottere bygginga av rv 519 Fastlandssamband til Finnøy, med tilknytning til Talgje (fv 606), og til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygginga etter vilkåra i St.prp. nr. 38 (2005-2006) og Innst. S. nr. 95 (2005-2006).*

*Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga. Avtalen må vere underskriven før innkrevjinga startar.*

### 3.4.3 Kostnader

Prosjektet ble beregnet til å ha en styringsramme (forventningsverdi p50) på 530 millioner kroner og en kostnadsramme (p85) på 560 millioner kroner 2006-kroner. Planleggingskostnader på om lag 8 millioner kroner inngår i denne kostnaden. I tillegg kommer finansieringskostnader på 217 millioner kroner, hvilket medfører et finansiersbehov på 747 millioner kroner.

Ifølge etterevalueringen av Finnfast-prosjektet (Menon Economics, 2015) endte kostnaden nøyaktig på styringsrammen dersom man benytter konsumprisindeksen som inflasjonsjustering, og betydelig under styringsrammen dersom man benytter kostnadsindekser for veianlegg.

### 3.4.4 Finansiering

Finansieringen består av bompenger (forskuddsvis og etterskuddsvis), alternativt bruk av fergetilskudd og ordinær statlig bevilgning.

Tabell 3-6: Finansiering av prosjektet

Finansieringskilde	Millioner 2006-kroner
Sparte statlige fergekostnader (kapital og drift)	114
Sparte fylkeskommunale fergekostnader (drift)	15
Bompenger forskudd	84
Bompenger etterskudd	512
Ordinære statlige midler	22
<b>Sum</b>	<b>747</b>

Kilde: St.prp. nr. 38 (2005-2006). Note: Den reelle finansieringen fra forskuddsvisse bompenger ble redusert med 21 millioner kroner, som en konsekvens av at bompengeselskapet fikk bedre rentebetingelser enn forutsatt i proposisjonen.

Innkrevningen av bompenger etterskuddsvis var planlagt til 20 år, men grunnet langt større trafikk enn beregnet, ble innkrevningen planlagt avvirket i 2023. Stortinget bevilget i revidert nasjonalbudsjett 2021 130 millioner kroner for å avvikle bompengelinnkrevningen fra juli 2021. Bompengeperioden ble således kun tolv år.

Mens bompenger fortsatt ble innkrevd, var satsen betydelig høyere enn fergetaksten; ifølge etterevalueringen var fergetaksten for personbil med fører 60 kroner, mens bompengetaksten ved åpning i 2009 var 200 kroner for personbiler. Det har vært ulike rabattordninger som har gjort at gjennomsnittskostnaden per passering er lavere enn dette.

Som en del av forhåndsinnkrevningen av bompenger, ble bompengeperioden for Rennfast forlenget med 3,5 måneder. En slik forlengelse av innkrevningsperiode etter at prosjektet er nedbetalt er i utgangspunktet mot retningslinjene for bompengeprojekter. Rennesøy kommune protesterte mot dette. Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet anbefalte likevel en slik løsning.

Fergeavløsningsmidlene er forutsatt å dekkes i 15 år. De statlige midlene inkluderer fratrukk for

driftskostnad for den nye veien. De fylkeskommunale midlene inkluderer fratrekk for at anløpene til Fogn skal finansieres som en del av Nordre Finnøysamband.

Fylkeskommunen garanterte for bompengeselskapets lån, men garantien ville først gjelde etter at satsene var økt og bompengerperioden utvidet. Garantien ble aldri benyttet.

### 3.4.5 Samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse

I finansieringsproposisjonen er det redegjort for at prosjektet har en samfunnsøkonomisk netto nytte på - 10 millioner kroner. Målt etter de prissatte virkningene er således prosjektet svakt samfunnsøkonomisk ulønnsomt.

I etterevalueringen av Finnfast-prosjektet (Menon Economics, 2015) er det gjennomført en forenklet samfunnsøkonomisk analyse som viser en betydelig samfunnsøkonomisk lønnsomhet på 2 079 millioner 2014-kroner. Forskjellen begrunnet med betydelig høyere trafikk enn forutsatt tidligere.

*Etterevalueringen sier videre følgende om måloppnåelse: Finnfast ser ut til å ha hatt positive effekter på de fastsatte samfunnsmålene om et større og mer fleksibelt arbeidsmarked, økt konkurransekraft for næringslivet og sikring av eksisterende bosetning. Vi finner lite som tyder på at sambandet har påvirket effektivisering av ferge- og rutebåtdriften i Ryfylke. Prosjektet ser videre ut til å bidra til økt overgang til elbil i området. Vi finner lite som tyder på at sambandet har hatt betydelige negative effekter.*

Samtidig pekes det i evalueringen på at det har blitt dårligere kommunikasjonen for noen få.

### 3.4.6 Prioritering i NTP eller andre politiske styringsdokumenter

Nasjonal transportplan er ikke omtalt i Stortingsproposisjonen. Finnfast-prosjektet er ikke berørt i hverken NTP 2002-2011 eller NTP 2006-2015. I hovedsak er det kun den ordinære statlige bevilgningen på 22 millioner kroner som kunne vært benyttet til andre prioriterte veiprosjekter dersom Finnfast ikke hadde blitt realisert.

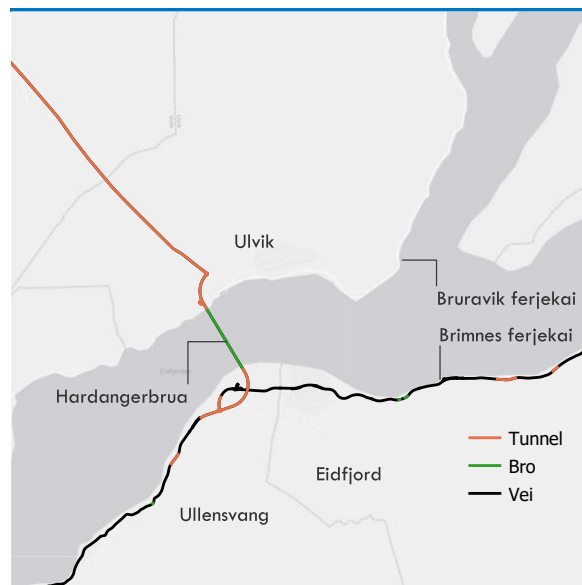
## 3.5 Hardangerbrua

### 3.5.1 Overordnet om prosjektet

Det overordnede formålet med utbyggingen av Hardangerbrua var å få på plass et fast samband mellom kommunene Ulvik og Eidfjord/Ullensvang langs riksvei 7 og riksvei 13, hvor det tidligere gikk ferge mellom Bruravik (Ulvik kommune) og Brimnes (Eidfjord kommune). Etter åpningen av broen er riksvei 7 den korteste og raskeste (sammen med Hemsedal-alternativet) veiforbindelsen mellom Oslo og Bergen. Broens hovedspenn er det lengste i Norge og blant de

lengste i verden. Figur 3-3 gir en oversikt over prosjektområdet, nærmere bestemt hvor vei- og tunnelforbindelsen er per 2022. Sentrale stedsnavn og prosjektelementer er fremhevet i figuren.

Figur 3-5: Hardangerbrua



Illustrasjon: Oslo Economics

Prosjektet bestod i hovedsak av en tofelts hengebro på 1 380 meter med tilhørende gang- og sykkelvei, i tillegg til 800 meter vei i dagen og 2 400 meter tunnel. Det ble også bygget omtrent 900 meter med gang- og sykkelvei mellom det etablerte veinettet og broen.

### 3.5.2 Beslutningsprosess

Hardangerbru-prosjektet har vært forsøkt gjennomført tidligere. De første planene ble utarbeidet på 80-tallet, men prosjektet ble den gang nedstemt av Stortinget, nærmere bestemt i 1996. Etter tusenårsskiftet ble det satt i gang en ny planleggings- og utredningsprosess for en broforbindelse over Eidfjord. (Statens vegvesen, 2015)

I forbindelse med prosjektplanleggingen ble det utarbeidet en konsekvensutredning av Hardangerbrua. Konsekvensutredningen og prosjektets reguleringsplan ble godkjent i 2004. Samme år ble bompengesøknaden godkjent av fylkestinget.

Forslaget til utbygging og finansiering av Hardangerbruen ble forelagt for Regjeringen Bondevik II i St.prp. nr. 2 (2005-2006). Endelig plan for utbygging og finansiering ble beskrevet i Innst. S. nr.93 ((2005-2006)). Broen og tilhørende veinett skulle bygges og ferdigstilles i perioden mellom 2008 og 2011. Broen ble åpnet i august 2013.

### 3.5.3 Kostnader

Samlede kostnader for utbygging og finansiering av Hardangerbrua og tilhørende veinett ble beregnet til

2 210 millioner 2005-kroner. Samferdselsdepartementet la til grunn en styringsramme på 1 810 millioner 2005-kroner og en kostnadsramme på 2 040 millioner 2005-kroner. Tabell 3-1 viser hvordan kostnadene var tenkt fordelt mellom utbygging og finansiering.

**Tabell 3-7: Kostnader knyttet til Hardangerbrua**

Delprosjekt	Millioner 2005-kroner
Prosjektkostnader	1 810
Finansieringskostnader	400
<b>Sum</b>	<b>2 210</b>

Kilde: Innst. S. nr. 93 ((2005–2006))

I etterkant av prosjektgjennomføringen har det vist seg at de faktiske utbyggingskostnadene var innenfor den vedtatte styringsrammen (Statens vegvesen, 2015).

### 3.5.4 Finansiering

Prosjektets finansieringskilder bestod av 1) alternativ bruk av fergetilskudd, 2) bompenger og 3) tilskudd og bevilgning fra lokale og statlige styresmakter. Tabellen nedenfor gjengir prosjektets finansieringsplan, jf. Innst. S. nr. 93 ((2005–2006)).

**Tabell 3-8: Finansiering av Hardangerbrua**

Finansieringskilde	Millioner 2005-kroner
Innsparte tilskudd - drift av fergesamband	-11
Innsparte tilskudd - kapitalkostnader for en ferge	74
Bompenger – forskudd	55
Bompenger – etterskudd	1 403
Lokale tilskudd - kommunale tilskudd	147
Lokale tilskudd - fylkeskommunale konsesjonskraftmidler	356
Lokale tilskudd – kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	9
Ordinære statlige midler	177
<b>Sum</b>	<b>2 210</b>

Kilde: Innst. S. nr. 93 ((2005–2006))

Prosjektet erstattet fergesambandet mellom Bruravik og Brimnes. Hardangerbru-prosjektet ble dermed tildelt tilskuddene som ellers ville gått til rederiet som drifter fergesambandet. Det ble beregnet en netto

økning i drifts- og vedlikeholdskostnader som følge av brubyggingen. Netto drifts og vedlikeholdskostnader over en 15-års periode beregnet til -11 millioner 2005-kroner. I tillegg skulle prosjektet tildeles finansiering tilsvarende innspart fergetilskudd knyttet til fergedriftens kapitalkostnad. Denne ble over en 15-års periode beregnet til 74 millioner 2005-kroner.

I innstillingen til Stortinget ble det lagt opp til forskuddsvis og etterskuddsvis bompengeneinnkreving. Når planen ble godkjent i Stortinget skulle det innføres bompengeneinnkreving på fergesambandet Brimnes-Bruravik. Bompengeneinnkrevingen skulle vedvare frem til prosjektet var ferdigstilt. Ved åpning av den nye forbindelsen skulle bompengeneinnkrevingen overføres til bruk av broen. I finansieringsplanen ble det lagt opp til 15 år med etterskuddsvis bompengeneinnkreving.

Prosjektet ble tildelt 147 millioner 2005-kroner i tilskudd fra flere kommuner i tidligere Hordaland fylkeskommune. I tillegg bidro fylkeskommunen med 356 millioner 2005-kroner, fra fylkets konsesjonskraftsinntekter. Fylkestinget tildelte 9 millioner 2005-kroner fra den tids ordning for kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, herunder 4,5 millioner kroner per år i 2004 og 2005. Det ble også bestemt at prosjektet skulle tildeles tilsvarende pengesummer i 2006 og 2007 dersom kompensasjonsordningen ble videreført.

Resterende finansiering skulle komme gjennom fylkesfordelt statlige riksveiramme, definert som ordinære statlige midler. For å sikre at perioden for innkreving av etterskuddsvis bompengeneinnkreving ikke skulle vare lengre enn 15 år ble det lagt opp til en bevilgning på 177 millioner 2005-kroner.

I utarbeidningen av statsbudsjettet for 2020 gikk regjeringen inn for å bevilge over 1,4 milliard kroner til kutt av bompengesatser på utvalgte veiprojekter utenfor byområdene. Hardangerbrua var ett av disse prosjektene, som fikk tildelt 270 millioner kroner. Bevilgningen resulterte i et bompengekutt på 20 prosent. (Statens vegvesen, 2021)

Jf. prosjektets proposisjon skulle 90 prosent av eventuelle kostnadsoverskridelser innenfor kostnadsrammen dekkes av lokale styresmakter og/eller bompengeselskapet. Kostnader utover dette skulle dekkes av Staten. Det ble også bestemt at reduserte inntekter skulle kunne kompenseres med økte takster og forlenget bompengeperiode.

Gitt en eventuell kostnadsreduksjon skulle dette bidra til å redusere bompengeperioden til 15 år. Ytterligere besparelser skulle føre til stans i utbetaling av alternativ bruk av fergetilskudd. Økt inntjening skulle bidra til å redusere bompengeperioden.

### 3.5.5 Samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse

I forbindelse med prosjektutredningen ble det gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse. Netto nytte ble beregnet til -1 200 millioner 2005-kroner. En ekstern konsulent ble engasjert for å kvalitetssikre kostnadsberegningene og den samfunnsøkonomiske analysen. Konsulenten argumenterte for at prosjektet måtte sees i en større sammenheng enn hva som var gjort i den samfunnsøkonomiske analysen, herunder hva prosjektet ville bety for samband mellom nord-sør og øst-vest. Konsulenten konkluderte med at et eventuelt byggevedtak burde utsettes inntil man hadde gjennomført bredere analyser.

I 2018 gjennomførte Menon Economics en etterevaluering av broprosjektet. I forbindelse med evalueringen ble det gjort nye samfunnsøkonomiske beregninger som viste en netto nytte på -235 millioner 2018-kroner, neddiskontert til 2013 (Menon Economics, 2018).

Prosjektet ble gjennomført innenfor den økonomiske rammen, og det bidro til en enklere reisehverdag for innbyggerne i Eidfjord, Ulvik og Ullensvang, samt omkringliggende kommuner. Evalueringsrapporten fremhever derimot at prosjektets effektmål i nasjonal sammenheng ikke ble nådd. Reisetiden mellom Gol og Voss (øst-vest) har ikke blitt nedkortet som følge av Hardangerbrua, ettersom raskeste rutealternativ mellom de to stedene er over Hemsedalsfjellet (riksvei 52). Rutealternativet over Hemsedalsfjellet er også billigere for bilistene. Effekten knyttet til bedre forbindelse mellom nord-sør er også begrenset, gitt dårlig veistandard på rv. 13. Analyser gjennomført i forbindelse med evalueringen finner heller ikke at prosjektet har bidratt til økt konkurransekraft for næringslivet eller et mer integrert bo- og arbeidsmarked. (Menon Economics, 2018)

Prosjektet bidro til nedlegging av et fergesamband, noe som bygger oppunder Norges klima- og miljømål. Derimot er broen bygget i et landskap med høy nasjonal verdi. I tillegg bidrar prosjektet til økt trafikk over Hardangerviddene, noe som har negativ påvirkning på reindriften på viddene. Tidligere samfunnsøkonomiske analyser, samt etterevalueringen, konkluderer med at prosjektets påvirkning på natur og miljø er samlet sett negativ. De samme rapportene konkluderer med at prosjektet hadde en negativ påvirkning på samlede skadekostnader. Derimot har prosjektet trolig bidratt til effektiv bruk av teknologi, gitt broens hovedspenn er blant de lengste i verden.

### 3.5.6 Prioritering i NTP eller andre politiske styringsdokumenter

Hardangerbru-prosjektet ble diskutert under Hordaland fylkeskommunes behandling av Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2002-

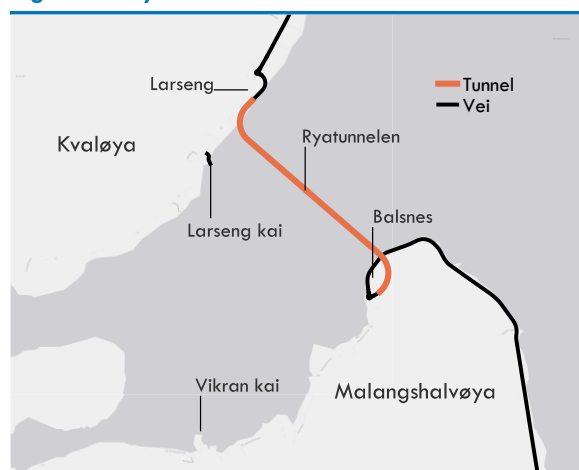
2005. Her anmodet fylkestinget Statens vegvesen om å sette i gang arbeidet med å planlegge for Hardangerbrua. Hardangerbru-prosjektet langs rv 7 var inkludert i NTP 2002-2011 under *Store veg- og baneinvesteringer med kostnadsoverslag over 500 mill. kr i referansestrategien og de forskjellige alternative innretningene*. Hardangerbru-prosjektet ble også behandlet i forbindelse med NTP 2006-2015, hvor flertallet i samferdselskomiteen uttalte at broprosjektet måtte legges frem for Stortinget så snart som mulig (Samferdselsdepartementet, 2005-2006).

## 3.6 Ryaforbindelsen

### 3.6.1 Overordnet om prosjektet

Ryaforbindelsen er en undersjøisk tunnel på rv 858 (nå fv 858) i Tromsø kommune mellom Balsnes og Larseng. Tunnelen erstatter fergesambandet Vikran–Larseng. Dette innebærer en nedkorting av reisetiden fra 30 minutter til fem minutter, noe som vil skape bedre kommunikasjon internt i Tromsø kommune, samt mellom Tromsøområdet og Balsfjord kommune. Det er forventet noe mer arbeidspending etter åpningen av tunnelen og en økning i fritidsreiser til Malangshalvøya. Prosjektet inkluderer ca. 3,2 kilometer ny vei og en tunnel på 2,7 kilometer. Tunnelen er 87 meter under havoverflaten på det dypeste og har en maksimal stigning på 7,8 prosent. Figur 3-6 gir en oversikt over prosjektområdet, nærmere bestemt hvor vei- og tunnelforbindelsen er per 2022. Sentrale stedsnavn og prosjektelementer er fremhevet i figuren.

Figur 3-6: Ryaforbindelsen



Illustrasjon: Oslo Economics

### 3.6.2 Beslutningsprosess

Arbeidet med Ryaforbindelsen startet med stiftelsen av Ryaforbindelsen AS rundt år 1985. Målet var realisering og delfinansiering av en undersjøisk tunnel for å erstatt fergesambandet mellom Vikran og Larseng. Allerede på 90-tallet ble det laget en kommunedelplan. Både bru og tunnel ble vurdert, men

bru-alternativet var vesentlig dyrere og ble ansett som uaktuelt.

Reguleringsplanen for Ryaforbindelsen ble vedtatt 30. juni 2004 av Tromsø kommunestyre. Selve prosjektet ble behandlet av Tromsø kommune høsten 2006, i tillegg til Troms fylkeskommune og Balsfjord kommune. Prosjektet ble, på grunn av en kostnadsøkning, sendt til ny lokalpolitisk behandling året etter, basert på forslag til revidert finansieringsopplegg fra Statens vegvesen. Kommunene sluttet seg til dette forslaget.

Anleggsarbeidet hadde planlagt oppstart våren 2009, med fullføring våren 2011. Prosjektet ble litt forsinket og faktisk åpning av Ryatunnelen fant sted 29. september 2011.

### 3.6.3 Kostnader

Kostnadsoverslaget for prosjektet var 240 millioner 2007 kroner, inkludert 4 millioner til bygging av bomstasjon. Omregnet til 2008 nivå er kostnadsoverslaget 250 millioner. Det er ikke oppgitt hva slags usikkerhet som er lagt til grunn for overslaget.

### 3.6.4 Finansiering

Finansieringsplanen, slik den fremgår av St.prp. 76 (2007–2008) er vist i Tabell 3-9. Dette legges også til grunn i Innst. S. nr. 30 (2008–2009). Kostnadene ved prosjektet er beregnet til 250 millioner 2008-kroner, og finansieringskostnadene er beregnet til 90 millioner kroner, totalt 340 millioner kroner. Eventuelle kostnadsoverskridelser inntil 10 prosent dekkes 77 prosent av lokale styresmakter og bompengeselskapet, resterende dekkes av staten. Kostnadsøkninger over 10 prosent forutsettes dekket av den fylkesfordelte investeringsrammen til øvrige riksveier i Troms. Kostnadsreduksjoner og økt inntjening skal redusere innkrevingsperioden for bompenger.

Tabell 3-9: Finansiering av Ryaforbindelsen

Finansieringskilde	Millioner 2008-kroner
Innsparte tilskudd til fergesamband - forskudd	55
Innspart tilskudd kapitalkost en ferge	59
Ordinære statlige midler	57
Bompenger	144
Lokale tilskudd	25
<b>Sum</b>	<b>340</b>

Kilde: St.prp. nr. 76 (2007–2008)

Ryatunnelen gjør fergesambandet mellom Vikran og Larseng overflødig, og innsparte fergetilskudd fra nedleggelsen er en del av finansieringsplanen for

Ryaforbindelsen. Det legges til grunn at de årlige driftskostnadene for fergen er 10,3 millioner 2008-kroner, og inntektene 4,5 millioner kroner. Dette gir en årlig innsparing i driftstilskudd på 5,8 millioner kroner. I tillegg kommer en økning i drifts- og vedlikeholdskostnader på 2,1 millioner kroner pr år. Totalt innebærer dette en netto årlig innsparing av fergetilskudd på 3,7 millioner kroner. Over 15 år gir dette et samlet finansieringsbidrag på 55 millioner 2008-kroner.

Innsparte kapitalkostnader for fergen er 3,5 millioner 2003-kroner pr år, som prisjusteres med 2,5 prosent årlig. Samlet finansieringsbidrag over 15 år blir 59 millioner 2008-kroner.

Av statlige midler legger finansieringsplanen opp til bruk av 57 millioner 2008-kroner. I Statens vegvesens handlingsprogram for øvrige riksveier i Troms i 2006–2015 ble det avsatt 46 millioner 2006-kroner til Ryaforbindelsen fordelt på to perioder. I desember 2007 prioriterte fylkestinget en økning i bevilgningene gjennom fylkesfordelt statlig riksveiramme til inntil 58,5 millioner.

Bompengene ble krevd inn etterskuddsvis med en ubemannet bomstasjon på Larseng, med innkreving i begge retninger. Perioden for innkreving ble opprinnelig satt til 19 år, altså mellom 2011 og 2030. Det ble lagt til grunn en bompengetakst på 90 2007-kroner, som med rabatter innebærer en gjennomsnittstakst på 63 kroner. Til sammenlikning var gjennomsnittstaksten på fergen 75,70 kroner pr personbil. Etter avtale med Vegdirektoratet ble det bestemt at takstene kunne økes med inntil 20 prosent og innkrevingsperioden forlenges med inntil 5 år.

De lokale tilskuddene i finansieringsplanen er basert på en kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift. Dette skyldes at kommunene som ble påvirket av en omlegging av arbeidsgiveravgiften i 2004 ble kompensert for dette, og midlene ble forvaltet av fylkeskommunen via et programstyre.

### 3.6.5 Samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse

I Innst. S. nr. 30 (2008–2009) ble det lagt til grunn en samfunnsøkonomisk netto nytte på 110 millioner kroner for Ryaforbindelsen. Dette gir netto nytte over totale kostnader på 0,4.

Bompengennekrevningen for Ryatunnelen vil trolig avsluttes i 2025, fem år før anslått (Olsson, 2019). Om dette skyldes økt trafikk eller andre forhold er uklart. Dersom det er økt trafikk som er grunnen tyder dette på at prosjektet er mer samfunnsøkonomisk lønnsomt enn estimert.

### 3.6.6 Prioritering i NTP eller andre politiske styringsdokumenter

Ryaforbindelsen er ikke nevnt i NTP, men prosjektet har blitt vedtatt av Stortinget. Behandlingen i Stortinget er oppsummert i St.prp. nr. 76 (2007–2008) og Innst. S. nr. 30 (2008–2009).

## 4. Vurdering av om ordningen bør videreføres

*I dette kapittelet vurderer vi om ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei er god og hensiktsmessig, og dermed bør videreføres. Vi legger ordningen slik den er innrettet i dag til grunn for vurderingene, og vurderer historiske virkninger, prinsipielle spørsmål og fremtidig relevans.*

For å vurdere hvorvidt ordningen med alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei har livets rett og bør videreføres, har vi gjennomført tre analyser. Den første analysen vurderer om ordningen har gitt gode resultater historisk. Den andre analysen vurderer hvorvidt ordningen er i tråd med prinsipper for god prioritering og finansiering. Den tredje analysen vurderer om ordningen fortsatt er relevant for de gjenværende fergesambandene på riksveinettet. Dersom ordningen har fungert godt historisk, er i tråd med etablerte prinsipper og er relevant for fremtiden, bør den videreføres.

### 4.1 Vurdering av ordningen basert på historiske virkninger

Etter vårt syn, har ordningen opplagt gitt positive virkninger historisk, i den forstand at den har gitt god allokering av samfunnets ressurser, dersom følgende krav er oppfylt for de seks prosjektene som har vært gjennomført:

1. Tiltaket er samfunnsøkonomisk lønnsomt
2. Tiltaket er ikke gitt statlige midler utover de sparte fergekostnadene
3. Tiltaket har ikke medført vesentlige negative konsekvenser for noen
4. Tiltaket hadde ikke blitt gjennomført uten finansieringen gjennom ordningen

Dersom krav 1 ikke er oppfylt, ville det vært bedre for samfunnet at prosjektet ikke ble realisert. Vi legger da til grunn at beregningen av samfunnsøkonomisk lønnsomhet tar inn over seg alle virkninger av prosjektet, ikke bare de som kan prissettes.

Dersom krav 2 ikke er oppfylt, betyr det at det er benyttet midler som kunne ha vært brukt til å finansiere andre prosjekter. Da er det risiko for at disse andre prosjektene er mer samfunnsøkonomisk lønnsomme, og burde vært prioritert høyere.

Dersom krav 3 ikke er oppfylt, kan det tenkes at disse fordelingsvirkningene er av en slik betydning at prosjektet ikke burde vært gjennomført, til tross for at prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt (krav 1). Dersom krav 3 ikke er oppfylt, men prosjektet er besluttet gjennomført i Stortinget, vil dette være mindre problematisk, da nettopp Stortinget har fullmakt til å vurdere denne typen fordelingsvirkninger.

Dersom krav 4 ikke er oppfylt, kunne prosjektet blitt gjennomført med andre midler, og det hadde oppstått en gevinst i staten som kunne blitt omdisponert til andre prosjekter. Da er det igjen risiko for at pengene ikke er benyttet til det mest samfunnsøkonomisk lønnsomme tiltaket.

Dersom ordningen oppfylder disse fire kravene i prosjektene som inngår, fungerer, slik vi vurderer det, ordningen som en sikkerhetsventil til hovedmodellen, som er porteføljestyring gjennom NTP. Hvis dette er tilfelle, er ikke ordningen til hinder for å gjennomføre god porteføljestyring, siden det ikke beslaglegges midler som kunne vært benyttet inn i porteføljen.

Dersom ordningen ikke oppfylder disse fire kravene, vil det i utgangspunktet bety at ordningen muliggjør «(sniking i køen)», er køen utgjøres av porteføljestyringen gjennom NTP. Sniking i køen vil være aller mest uheldig i situasjoner der prosjektet er langt fra samfunnsøkonomisk lønnsomt, og det medgår betydelige statlige midler utover de sparte fergekostnadene.

I realiteten kan det være gråsoner, der prosjekter i stor grad, men ikke fullt ut, oppfylder de fire kravene. I Tabell 4-1 oppsummerer vi riksvei-prosjektene som har inngått i ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei, sett i lys av vurderingskriteriene. Vi ser her også hen til hvorvidt prosjektet er nevnt i NTP-arbeidet, noe som kan være relevant gitt kravene til ordningen. Etter oppsummeringen i tabells form beskriver vi nærmere vurderingene vi har gjort for hvert enkelt prosjekt.

Tabell 4-1: Vurdering av de seks prosjektene

	Imarsund	Austevolls- brua	Atlant- havs- tunnelen	Finnfast	Hardanger- brua	Ryafor- bindelsen
Er prosjektet samfunnsøkonomisk lønnsomt	Trolig	Trolig	Ja	Ja	Nei	Ja
Er det brukt andre statlige midler eller gitt garantier	Ja, 15 millioner fra KRD	Ja, 21 millioner fra fylkeskommunens statlige riksveiramme	Ja, 35 millioner fra fylkeskommunens statlige riksveiramme. I tillegg 370 millioner etterbetalt for å avvikle bompengerelevning.	Ja, 22 millioner fra fylkeskommunens statlige riksveiramme. I tillegg 130 millioner etterbetalt for å avvikle bompengerelevning.	Ja, 177 millioner fra fylkeskommunens statlige riksveiramme. I tillegg 270 millioner etterbetalt for å avvikle bompengerelevning.	Ja, 57 millioner fra fylkeskommunens statlige riksveiramme
Har noen kommet dårlig ut?	Ja, reisende mellom Aure og Hitra	Ja, andre som benyttet fergen	Nei	Til dels beboere i Rennesøy	Samfunnet som helhet	Svak økning i bompenger
Hadde prosjektet blitt realisert uten ordningen?	Nei	Usikkert	Usikkert	Nei	Ja, trolig	Nei
Er prosjektet besluttet av Stortinget	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Har prosjektet vært prioritert i NTP?	Nei	Nei	Nei	Nei	Ja	Nei
Vurdering: har ordningen gitt gode og ønskede resultater?	Uklart	Uklart	Ja, i all hovedsak	Ja, i all hovedsak	I liten grad	Ja, i all hovedsak

Note: grønn farge indikerer at ordningen fungerer hensiktsmessig (sikkerhetsventil), rød farge ikke hensiktsmessig (sniaking i køen). Gul farge tilsier en mellomting mellom disse.

#### 4.1.1 Imarsundprosjektet

Imarsundprosjektet hadde trolig ikke blitt realisert uten ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei. Innspart fergetilskudd utgjorde 65 prosent av det samlede finansieringsbeløpet. Til tross for et sterkt lokalpolitisk engasjement og en sterk vilje for å realisere prosjektet, hadde ikke prosjektet vært omtalt i tidligere nasjonale transportplaner eller tilsvarende nasjonale styringsdokumenter.

Prosjektet fikk tildelt andre statlige midler, nærmere bestemt fra Kommunal- og regionaldepartementet.

Det kan diskuteres hvorvidt en slik bevilgning vil kunne gå på bekostning av andre samferdselstiltak, siden bevilgningen primært var ment som kompensasjon for kommunesammenslåingen fremfor utbygging av veiforbindelsen.

I utredningsfasen ble prosjektet definert som samfunnsøkonomisk ulønnsomt. I beregningen av samfunnsøkonomisk lønnsomhet ble det trolig lagt til grunn en kalkulasjonsrente på åtte prosent.<sup>8</sup> Dagens anbefalte kalkulasjonsrente er fire prosent, Jf. rundskriv R-109. I tillegg ble bompengerelevningen avsluttet tidligere enn ventet, noe som indikerer at

<sup>8</sup> Rimelig å anta en at kalkulasjonsrenten ble satt til åtte prosent, ettersom at dette var anbefalt sats i perioden hvor

analysen ble gjennomført, Jf. Nasjonal transportplan 2006-2015

trafikkmengden ble høyere enn ventet. Begge disse faktorene bidrar til økt netto nytte, og etter vår overordnede vurdering er det sannsynlig at prosjektet ville fremstått som samfunnsøkonomisk lønnsomt i dag.

En særlig ulempe med prosjektet er at enkelte kommer dårligere ut. Dette gjelder særlig reisende mellom Aure og Hitra. Reisetiden mellom de to kommunene økte betraktelig som følge av sambandet ble lagt ned. Per 2022 er det fortsatt lokalpolitikere i de to kommunene, samt Trøndelag og Møre og Romsdal fylkeskommune, som arbeider med å reetablere sambandet til Hitra.

I sum er det uklart hvorvidt ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei har gitt gode og ønskede resultater i dette prosjektet. Ordningen har klart vært avgjørende for prosjektrealiseringen, men den har trolig ikke gått på bekostning av andre NTP-prosjekter, eller tilsvarende. Det kan argumenteres for at den samfunnsøkonomiske netto nytten burde vært høyere enn det som opprinnelig ble beregnet. Derimot hensyntar ikke denne analysen negative fordelingsvirkninger, nærmere bestemt at de som hadde lengst reisevei fra før får en ytterligere forlengning av sin rute. Der igjen argumenterte Statens vegvesen for at sambandet til Hitra ble lagt ned som følge av høye driftskostnader og lavt passasjergrunnlag. Gitt dette ville sambandet blitt avvirket, uavhengig av Imarsundprosjektet. I dette tilfellet må det innsparte tilskuddet knyttet til Hitra-sambandet kunne anses som andre statlige midler. Bruken av disse midlene kan dermed ha gått på bekostning av andre NTP-prosjekter, eller andre gode formål i samfunnet.

#### 4.1.2 Austevollsbrua

Austevollsbrua kunne muligens blitt realisert på et senere tidspunkt uten ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei. Da Vegdirektoratet så på saken i april 2003, før finansiering med innspart fergetilskudd var aktuelt, kom de frem til at fylkeskommunen måtte ha prioritert prosjektet i også i planperioder etter 2002–2011. Prosjektet ble derfor vurdert til å ikke samsvare med retningslinjene. For å hindre at prosjektet ble utsatt i påvente av prioriteringer fra fylkeskommunene ble bruk av innspart fergetilskudd vurdert. Fylkeskommunens prioritering av prosjektet i handlingsplanen fra 2002–2011 viser at prosjektet var prioritert i fylket.

For Austevollsbrua ble statlige midler avsatt, gjennom den fylkesfordelte rammen for øvrig riksvei, før det ble aktuelt å bruke innsparte fergetilskudd som del av finansieringen. Fylket har altså prioritert prosjektet uten å være påvirket av at mye av finansieringen var sikret. Hvilke kriterier fylket har lagt til grunn for prioriteringer er derimot usikker. Prosjektet er heller ikke vurdert opp mot andre nasjonale prosjekter gjennom NTP. Hvis fylket har gjort gode prioriteringer behøver dette ikke være et problem. I tillegg er 21

millioner i statlige midler ikke et vesentlig beslag av midler som kunne vært brukt til andre formål.

Austevollsbrua ble i Innst. S. nr. 88 (2004–2005) vurdert som samfunnsøkonomisk ulønnsomt med en kalkulasjonsrente på 8 prosent. Med dagens standard, altså en kalkulasjonsrente på 4 prosent ville prosjektet gått i null samfunnsøkonomisk. Gitt overskuddet til bompengeselskapet, kanskje som følge av økt trafikk, kan man anta at prosjektet i etterkant kanskje har vist seg og vært samfunnsøkonomisk lønnsomt. Dette er ikke bekreftet gjennom en etterevaluering.

Det må trekkes frem at Austevollsbruene i stor grad ble finansiert med bompenger (44 prosent) betalt av andre reisende enn de som direkte får nytte av de nye broene. Det bor kun 750 personer på øyene broene går ut til, men Austevolls kommunes resterende 33 650 innbyggere må også betale bompenger for å finansiere broene. I tillegg fikk de et dårlige fergetilbud. At bompengefinansiering blir flyttet over på reisende som i utgangspunktet ikke får direkte nytte av en ny veiforbindelse er i strid med intensjonene med slik finansiering.

Vi vurderer det som uklart om ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei har gitt ønskede resultater i dette prosjektet. Austevollsbrua ble prioritert av fylket, brukte lite statlige midler, gikk med overskudd og kan dermed fremstå som et godt prosjekt. Det fremstår som en mulighet at prosjektet kunne blitt finansiert uten at innsparte fergetilskudd inngikk i finansieringsgrunnlaget, noe som reduserer måloppnåelsen. Hovedproblemet er likevel den uheldige virkningen prosjektet har hatt for andre reisende. Dette er riktignok et problem ved prosjektet i seg selv, som ikke påvirkes av ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei, men i den grad ordningen har bidratt til at prosjektet ble gjennomført kan det likevel oppleves som problematisk.

#### 4.1.3 Atlanterhavstunnelen

Det er usikkert hvorvidt Atlanterhavstunnelen hadde blitt realisert uten ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei. Da den opprinnelige finansieringsplanen ble ferdigstilt utgjorde innsparte fergetilskudd 7 prosent av det samlede finansieringsbeløpet. Prosjektet er i hovedsak brukerfinansiert, ved at 75 prosent av det samlede finansieringsgrunnlaget ble innhentet gjennom bompenger. Samtidig er det ikke opplagt at det ville være mulig å erstatte innsparte fergetilskudd med andre midler. Prosjektet er ikke omtalt i Nasjonale transportplaner eller lignende statlige styringsdokumenter.

Prosjektet ble tildelt andre statlige midler, nærmere bestemt 35 millioner kroner fra den fylkesfordelte statlige riksveiramme. Da den opprinnelige

finansieringsplanen ble ferdigstilt utgjorde innspart fergetilskudd 4 prosent av det samlede finansieringsgrunnlaget. I tillegg fikk prosjektet tildelt 370 millioner kroner i revidert statsbudsjett for 2020. Den fylkeskommunale rammen kunne eventuelt vært benyttet på andre prosjekter i fylket, men vi legger til grunn at fylket har gjort en god prioritering av den samlede pengepotten. De 370 millionene fra 2020 lå ikke inne i den opprinnelige finansieringsplanen, men dette viser at et prosjekt som opprinnelig ikke ser ut til å beslaglegge vesentlige midler som kunne vært benyttet til andre formål, likevel ender opp med å gjøre det.

I en etterevaluering av Atlanterhavstunnelen ble prosjektet definert som samfunnsøkonomisk lønnsomt, blant annet på grunn av høyere trafikkmengde enn ført anslått.

Fra og med dagen da prosjektet ble godkjent av Stortinget, og inntil bompengestasjonen ble stengt i 2020, har det vært dyrere å reise mellom Kristiansund og Averøy. Reisende mellom de to kommunene har derfor hatt økte reisekostnader som følge av prosjektet. Det kan argumenteres for at verdien av redusert reisetid veier opp for den økte reisekostnaden under perioden med bompengeskjening. Utover økte reisekostnader under bompengeperioden er det ingenting som tyder på at enkelte reisende kom dårligere ut som følge av prosjektet.

Vi vurderer at Atlanterhavstunnelen har gitt gode og ønskede resultater. Det er usikkert hvorvidt prosjektet hadde blitt realisert uten ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei, men prosjektet har vært samfunnsøkonomisk lønnsomt, og det har ikke resultert i at noen har kommet dårligere ut. 2020-bevilgningen på 370 millioner kroner reiser likevel spørsmålet om de statlige midlene kunne gitt enda bedre avkastning i andre prosjekter.

#### 4.1.4 Fastlandssamband Finnøy

Det synes klart at ordningen med alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei var en nøkkel for å kunne realisere Finnfast-prosjektet. I og med at prosjektet ikke var omtalt i NTP, og det faktum at fergemidlene utgjør en relativt stor andel av finansieringen (15 prosent) er det krevende å se at prosjektet kunne blitt finansiert på andre måter.

Omfanget av andre statlige midler var i utgangspunktet svært begrenset, og prioritert til dette prosjektet av fylkeskommunen. Bevilgningen på 130 millioner kroner i 2021 utgjør derimot et betydelig beløp, og dersom Finnfast ikke hadde vært realisert, kunne disse midlene heller vært benyttet på andre prosjekter, som kunne gitt bedre avkastning. Det er likevel slik at Finnfast-prosjektet fremstår som lønnsomt, og det er lite sannsynlig at det finnes mange andre prosjekter som er vesentlig mer lønnsomme.

Når heller ingen vesentlige grupper har kommet dårlig ut av prosjektet, mener vi at Finnfast-prosjektet i all hovedsak er et eksempel på at ordningen har gitt gode og ønskede virkninger.

#### 4.1.5 Hardangerbrua

Hardangerbrua er nevnt i tidligere nasjonale transportplaner og er et prosjekt som antagelig hadde blitt gjennomført uten ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei. Det begrunner vi med at det innsparte fergetilskuddet utgjorde kun 3 prosent av den opprinnelige finansieringsplanen.

Prosjektet ble tildelt andre statlige midler, nærmere bestemt 177 millioner kroner fra den fylkesfordelte statlige riksveirammen. I tillegg ble prosjektet tildelt 356 millioner kroner i fylkeskommunale konsesjonskraftmidler. Midlene fra fylkeskommunen utgjorde 25 prosent av den opprinnelige finansieringsplanen. Ettersom prosjektets styringsramme er så høy er det vanskelig å påstå at det ikke har gått på bekostning av andre samferdselsprosjekter, eventuelt andre investeringstiltak eller velferdstjenester.

I tillegg er det vist at prosjektet ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt, både i en analyse på beslutningstidspunktet og i en etterevaluering. Nasjonale målsettinger for prosjektet ble ikke nådd, og prosjektet bidro ikke til et mer integrert bo- og arbeidsmarked, ei heller økt konkurransekraft for næringslivet.

Et kostbart og samfunnsøkonomisk ulønnsomt prosjekt går på bekostning av andre offentlige investeringsprosjekter og eventuelt det offentlige tjenestetilbudet. Store deler av finansieringsbidraget kom fra Hordaland fylkeskommune og en rekke kommuner i fylket. Det kan derfor argumenteres for at samfunnet som helhet kom dårligere ut som følge av prosjektet, men særlig innbyggerne i Hordaland og kommunene som bidro til prosjektfinansieringen.

I sum vurderer vi at Hardangerbrua ikke har gitt gode og ønskede resultater. På den andre siden hadde trolig Hardangerbru-prosjektet blitt gjennomført uavhengig av ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei.

#### 4.1.6 Ryaforbindingen

Ryaforbindingen fremstår som et prosjekt der ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei har vært avgjørende. De innsparte fergetilskuddene utgjorde nesten 34 prosent av de beregnede kostnadene. Prosjektet har vært prioritert på fylkesnivå, men ikke gjennom NTP. Det er blitt benyttet en del statlige midler, 57 millioner, men disse er som sagt valgt prioritert til prosjektet av fylket. Dette går riktignok på bekostning av andre vei-

prosjekter i fylket, men dersom fylket har lagt de riktige kriteriene til grunn er ikke dette problematisk.

Prosjektet førte til en svak økning i bompenger, bompengepreisen var altså noe høyere enn fergetaksten. I et samfunnsøkonomisk perspektiv der derimot tidsbesparelsene såpass store at de veier opp for denne økte kostnaden. Det virker derfor ikke som at noen har kommet dårlig ut av prosjektet.

Vi vurderer derfor at ordningen med alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei har hatt ønsket effekt for Ryaforbindingen.

## 4.2 Vurdering av ordningen basert på prinsipielle betraktninger

I et prinsipielt perspektiv er det usikkert om ordningen er god og ønsket. Vi har vurdert ordningen opp mot fire ulike prinsipper som vi mener ligger til grunn for en god og effektiv styring og prioritering av offentlig sektor:

- Prinsipp om at prioritering skal skje i henhold til samfunnsøkonomisk lønnsomhet/måloppnåelse
- Prinsipp om å ikke binde fremtidige Storting/kontantprinsippet
- Prinsipp om å minimere finansieringskostnader
- Prinsipp om håndtering av usikkerhet

### 4.2.1 Prioritering

For å oppnå den beste samfunnsøkonomiske allokeringen av ressurser, bør prioriteringen av prosjekter skje i henhold til samfunnsøkonomisk lønnsomhet (og eventuelt oppfyllelse av andre mål som ikke måtte fanges opp i den samfunnsøkonomiske analysen). Dersom ordningen med alternativ bruk av fergetilskudd «forstyrrer» en slik prioritering, vil det kunne være uheldig.

Et eksempel på dette er dersom Stortinget inviteres til å velge mellom to prosjekter; prosjekt a som har en høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet, men der det ikke frigjøres fergetilskudd, og prosjekt b, som har en dårligere samfunnsøkonomisk lønnsomhet, men der det frigjøres betydelige fergetilskudd. Dersom Stortinget da velger å gjennomføre prosjekt b i stedet for prosjekt a, fordi dette ikke krever betydelige bevilgninger i inneværende statsbudsjett, vil det medføre en uønsket allokering av ressurser i samfunnsøkonomisk forstand.

### 4.2.2 Kontantprinsipp

På et prinsipielt nivå kan det også argumenteres for at Stortinget ikke bør binde fremtidige Storting gjennom å forplikte seg til vesentlige kostnader gjennom en lang tidsperiode. Kontantprinsippet innebærer at kostnader bør tas på det tidspunkt beslutningen fattes, ikke over tid som en type «avskrivning» slik det vil gjøres i et regnskap i privat

sektor. Ordningen med alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei vil på denne måten bidra til å redusere handlingsrommet for fremtidige Storting. Samtidig kan det innvendes at kostnaden til ferge drift også er en kostnad som må videreføres av fremtidige Storting, men i prinsippet kan Stortinget velge å avvikle et fergesamband (ved å ikke inngå i en ny driftsavtale), mens det i ordningen med alternativ bruk av fergetilskudd for riksveier inngått en avtale med bompengeselskapet om 40 års finansiering (utbetalt gjennom bompengeperioden, som normalt strekker seg over 15-20 år).

Selv om det er regnet som et prinsipp at Stortinget ikke skal binde fremtidige Storting, er det likevel en rekke eksempler på at dette skjer i praksis gjennom ulike vedtak, så det er ingenting formelt i veien for at Stortinget kan fortsett å finansiere veiprosjekter gjennom 40 års tildeling av innsparte fergetilskudd. Det er likevel viktig å være bevisst på problemstillingen, for 40 år er en lang periode, og det kan potensielt bli snakk om store samlede forpliktelser dersom mange prosjekter finansieres gjennom en slik mekanisme. Selv med en utbetaling gjennom bompengeperioden (i hovedsak inntil 20 år), er det en vesentlig forskjell mellom å finansiere et prosjekt med en engangsutbetaling og gjennom ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei.

### 4.2.3 Finansieringskostnader

En fordel med at Stortinget finansierer investeringer på investeringstidspunktet i stedet for etterskuddsvis gjennom «avbetaling», er at dette kan legge til rette for at finansieringskostnadene blir lave. Høye finansieringskostnader kan anses som «sløsing», da en mindre del av den totale kostnaden går til det faktiske formålet.

Det er likevel slik at staten også har interne finansieringskostnader, selv om disse ikke fremkommer av statsbudsjett eller -regnskap. Det benyttes gjerne en kalkulasjonsrente på 4 prosent ved analyse av statlige tiltak; dette betyr i realiteten at staten betaler 4 prosent rente på alle utlegg. Dersom staten kan skyve kostnader utover i tid, oppstår dermed isolert sett en gevinst for staten. Samme argumentasjon kan også underbygges ved å vise til at økt kostnad i dag betyr reduserte innskudd i Statens pensjonsfond utland, og dermed redusert fremtidig inntekt gjennom avkastning på denne kapitalen.

Samtidig er det slik at staten har god tilgang til kapital, og derfor antagelig relativt lave finansieringskostnader. Gjennom ordningen med alternativ bruk av fergetilskudd er det bompengeselskapet som må bære finansieringskostnadene for å forskuttere de innsparte fergetilskuddene. Dersom bompengeselskapene får en høyere rente i finansieringsmarkedet enn det staten

har internt, vil prosjektet bli dyrere å gjennomføre ved en finansiering gjennom denne ordningen sammenlignet med at staten finansierer på investeringsstidspunktet.

#### 4.2.4 Usikkerhetshåndtering

Hovedprinsippet bak ordningen med alternativ bruk av fergetilskudd er at staten skal omdisponere midler som ellers ville gått til å finansiere ferge, til midler som finansierer vei. Staten skal ikke komme hverken godt eller dårlig ut rent regnskapsmessig, det er kun en omdisponering av midler.

Dette prinsippet kan være krevende å oppfylle over en lang periode, i og med at det er usikkerhet knyttet til statens fremtidige fergekostnader. Gjennom ordningen forplikter staten seg til en kostnad som beregnes for en periode over 40 år, basert på den historiske fergekostnaden som et gjennomsnitt av to tidligere år. Dersom disse to årene skulle vise seg å ikke være representative for den kommende 40-årsperioden, medfører det at staten enten «går med overskudd» eller «med underskudd» som en følge av ordningen.

Fergekostnadene kan endre seg enten som følge av teknologiske endringer (elektrifisering, som et eksempel), endringer i krav til tilgjengelighet (hyppigere avganger) eller endringer i kostnadsfordelingen mellom stat og reisende (billettpris).

Dersom fremtidige fergekostnader undervurderes, betyr det at veiprojektene får en lavere finansiering enn de burde ha hatt; det kan enten medføre at prosjektene ikke realiseres, eller at bompengandelen blir høyere enn den «burde» ha vært.

Dersom fremtidige fergekostnader overvurderes, betyr det at staten taper penger på ordningen – staten ville vært bedre tjent med å videreføre ferge drift enn å finansiere veiprojektet.

Ideelt sett burde beregningen av størrelsen på fergeavløsningsmidlene tatt innover seg slik usikkerhet gjennom en usikkerhetsanalyse. Når dette ikke er tilfellet, betyr det at det foreligger en risiko for at ordningen ikke fungerer i henhold til prinsippet om at staten bare omdisponerer midler.

#### 4.2.5 Oppsummert vurdering av prinsipielle forhold

Det synes klart at det er noen prinsipielle innvendinger mot ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei. Dette er tydeliggjort også i NTP, der ordningen beskrives som et avvik fra gjeldende finansieringsprinsipper.

---

<sup>9</sup> Merk at for de fleste sambandene der det ikke foreligger konkrete planer om fast forbindelse så er det likevel ofte et ønske om en fast forbindelse.

Samtidig som det kan argumenteres godt for at ordningen er prinsipielt uheldig, er det viktig å merke seg at det er Stortinget som har besluttet ordningen. Stortinget er landets øverste myndighet, og har dermed alle fullmakter til å beslutte både hvilke prinsipper statsstyringen skal skje etter, og til å avvike fra disse prinsippene.

## 4.3 Vurdering av ordningen basert på fremtidig relevans

Selv om ordningen har gitt gode resultater historisk, er det ikke sikkert at den er relevant i fremtiden; det vil avhenge av kjennetegn ved eventuelle prosjekter som skal avløse de 16 resterende fergesambandene på riksveinettet. I det følgende lister vi opp resterende fergesamband på riksveinettet og drøfter ordningens betydning og rolle i en eventuell finansieringsplan, samt hvordan utfordringene knyttet til ordningen vil spille inn i en eventuell prosjektrealisering.

Per 2022 er det 16 aktive fergesamband på riksveinettet. I Tabell 4-2 lister vi opp sambandene med tilhørende kontraktsperiode, seilingslengde, personbilenheter (PBE) per døgn i 2021, årlig vederlag (prisjustert med nærsjindeksen til 2020-kroner) og planer for fast forbindelse.

Det første som er verdt å merke seg i Tabell 4-2 er at de gjenstående riksveisambandene gjerne er lange. Det korteste sambandet er 2,1 kilometer og det lengste er over 186 kilometer. Lange samband er naturlig vanskeligere og dyrere å erstatte med et fast samband. Dette er også, med et par unntak, samband med høy trafikk i dag. Til sammenlikning er det anslått i St. prp. nr. 30 (2004–2005) at strekningen Hufthamar-Austevollshella hadde om lag 90 kjøretøy per døgn. Tilsvarende tall er cirka 270 kjøretøy mellom Vikran og Larseng (Ryaforbindelsen), 180 kjøretøy mellom Aukan-Vinsternes, 170 mellom Aukan-Edøya og 15 Aukan-Forsnes (Imarsund). 970 for Bruravik-Brimnes (Hardangerbrua), cirka 600-700 for Kristiansund-Bremnes (Atlanterhavstunnelen), og 400 for Hanasand-Ladstein (Finnfast).

Der det i dag er lagt planer om fast forbindelse er kostnadsomfanget et helt annet enn for de prosjektene som er presentert i kapittel 3.<sup>9</sup> Mortavika-Arsvågen vil bli erstattet med fast forbindelse sammen med fylkesveisambandet Mekjarvik-Kvitsøy i prosjektet som omtales som Rogfast. Prosjektet har en kostnadsramme på 24,8 milliarder 2020-kroner (Innst. 150 S, (2020–2021)). Staten dekker 8,24 milliarder av dette. Prosjektet Hordfast som skal erstatte sambandet Halhjem-Sandvikvåg er estimert å koste 35,8

milliarder 2019-kroner (Statens vegvesen, u.å.). For å unngå uhensiktsmessige store bompenggekostnader må derfor staten bidra med finansiering i disse prosjektene. Bompenger og innsparte fergetilskudd vil som hovedregel ikke være tilstrekkelig for å dekke projektkostnadene.

De store projektkostnadene utløser i hovedsak to problemer. For det første gjør det at bruk av statlige midler blir uunngåelig. Dette gjør at prosjektene fortrenger andre statlige investeringer med potensielt høyere nytte. Dette vil ikke være problematisk dersom prosjektet har vært nøye vurdert opp mot andre prosjekter, for eksempel gjennom prioritering i NTP. For det andre gjør det at prosjektenes gjennomførbarhet i mindre grad avhenger av et eventuelt finansieringsbidrag fra ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei. Både fordi Dette finansieringsbidraget utgjør en mindre andel av total finansiering, og fordi prosjektene uansett får statlig finansiering. Når Statens vegvesen og/eller Stortinget har besluttet at de ønsker prosjektet før det er finansiert er det stor grunn til å tro at de vil sørge for nødvendig finansiering. For de tidligere fergeavløsningsprosjektene på riksvei har beslutning om gjennomføring av prosjektet for det meste kommet etter at finansieringen er fastsatt.

Gitt karakteristika ved de gjenværende riksveifergene, særlig prosjektenes omfang, synes det klart mest rimelig at disse prosjektene bør prioriteres innenfor rammene av NTP. Det er nå heller ikke lenger slik at disse potensielle prosjektene inngår i en fylkeskommunal prioritering, og derfor er det større grunn til å være skeptisk til en ordning som kan fremstå som «sniking i køen», der NTP utgjør køen.

Som en del av vurderingen er det også relevant å se på kostnadsutviklingen for drift og vedlikehold av vei. Selv om fergekostnadene har økt vesentlig siden de seks prosjektene innenfor ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei ble realisert, har også kostnadene for drift og vedlikehold av vei økt betydelig. Ifølge SSB har kostnadsnivået økt med 120 prosent fra 2004 til 2022. Siden kostnader for drift og vedlikehold av den nye veien trekkes fra kostnaden for fergedrift, vil det vesentlig redusere finansieringsgrunnlaget.

Som et eksempel kan vi se på kostnader for drift og vedlikehold av undersjøiske tunneler. I et svar i Stortingets spørretime i mai 2018, opplyste samferdselsministeren om en årlig drifts- og vedlikeholdskostnader for slike tunneler på 4 millioner kroner kilometer per tunnellopp. Oppjustert til dagens kostnadsnivå tilsvarer det 5,2 millioner kroner. Det vil, som et eksempel, bety at Møreaksen, som er prioritert i NTP, vil ha årlige drifts- og vedlikeholdskostnader for Tautratunnelen (under Romsdalsfjorden) på i underkant av 170 millioner kroner (16 kilometer lang tunnel med to løp). Sambandet Molde-Vestnes, som avløses av Møreaksen, har til sammenligning 170 millioner kroner i årlig vederlag. Møreaksen omfatter vesentlig mer enn bare Tautratunnelen, og det vil også avløses ferger på fylkesvei-nettet, men dette eksemplet kan likevel illustrere at innsparte fergetilskudd (fergekostnad fratrukket kostnad til drift og vedlikehold av vei) vil utgjøre en svært begrenset del av finansieringsgrunnlaget dersom de gjenstående fergestrekningene skal erstattes med vei.

Av de gjenstående 16 sambandene, er det sambandet Volda-Folkestad som ligner mest på de seks sambandene som har inngått i ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei. Vi ser at trafikken ligger et sted mellom trafikken som gjaldt for prosjektene Atlanterhavstunnelen og Hardangerbrua, og sambandets lengde er noe lenger enn Brimnes-Bruravik (som ble erstattet av Hardangerbrua) og omtrent tilsvarende som Bremsnes-Kristiansund (som ble erstattet av Atlanterhavstunnelen). Foreløpig planer for erstatning av Volda-Folkestad tilsier en investeringskostnad på 4,2 milliarder 2020-kroner (inkl. mva), og en økning i drifts- og vedlikeholdskostnader fra dagens nivå. Det synes derfor klart at innsparte fergetilskudd kun vil stå for en svært begrenset andel av finansieringen av et eventuelt prosjekt til erstatning for Volda-Folkestad.

Det er verdt å understreke at sparte fergekostnader vil inngå som en del av nyttesiden i de samfunnsøkonomiske analysene av prosjektene. Derfor vil prioritering basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet bety at fergeavløsningsprosjekter prioriteres høyt, alt annet likt.

**Tabell 4-2: Fergesamband på riksveinettet**

Samband	Kontraktperiode		Seilings- lengde	PBE pr døgn 2019	Årlig vederlag 2022- kroner, nåværende kontraktperiode	Planer om fast forbindelse
Moss - Horten	01.01.2017 31.12.2026	-	10 500	10 795	0 kr	Nei, ikke konkrete planer
Mortavika - Arsvågen	01.01.2019 31.12.2024	-	9 240	7 436	564 mill. kr.	Ja, under bygging
Hjelmeland - Skipavik - Nesvik	15.04.2021 31.12.2030	-	11 300	1 200	135 mill. kr.	Nei
Halhjem - Sandvikvåg	01.01.2019 31.12.2026	-	21 700	5 171	522 mill. kr.	Ja, prioritert i NTP, avventer bekreftelse
Anda - Lote	01.01.2019 31.12.2027	-	2 100	2 189	108 mill. kr.	Foreslått, ikke prioritert i NTP
Lavik - Oppedal	06.04.2020 31.12.2024	-	5 100	3 183	133 mill. kr.	Tidligfase, del av fergefri E39
Vangsnes - Hella - Dragsvik	01.01.2020 31.12.2027	-	11 245	1 299	276 mill. kr.*	Nei
Mannheller - Fodnes	01.01.2020 31.12.2027	-	3 280	3 664	276 mill. kr.*	Lokalt initiativ
Festøya - Solavågen	01.01.2020 31.12.2029	-	4 250	3 246	195 mill. kr.**	Nei
Molde - Vestnes	01.01.2021 31.12.2028	-	11 350	4 360	209 mill. kr.	Ja, prioritert i NTP, avventer bekreftelse
Volda - Folkestad	01.01.2020 31.12.2029	-	3 310	1 134	195 mill. kr.**	Foreslått, ikke prioritert i NTP
Halsa - Kanestraum	01.01.2021 31.12.2030	-	5 500	2 400	134 mill. kr.	Tidligfase, del av fergefri E39
Bodø - Værøy - Røst - Moskenes	06.04.2020 31.12.2022	-	186 400	358	200 mill. kr.***	Nei, ikke teknisk mulig
Bognes - Lødingen	06.04.2020 31.12.2022	-	23 300	1 039	200 mill. kr.***	Nei
Drag - Kjøpsvik	01.01.2019 30.11.2022	-	13 600	604	187 mill. kr.****	Nei
Bognes - Skarberget	01.01.2019 30.11.2022	-	7 590	779	187 mill. kr.****	Nei

\* Gjelder Vangsnes-Hella-Dragsvik og Mannheller-Fodnes samlet, \*\* Gjelder Festøya-Solavågen og Volda-Folkestad samlet, \*\*\* Gjelder Bodø-Værøy-Røst-Moskenes og Bognes-Lødingen samlet, \*\*\*\* Gjelder Drag-Kjøpsvik og Bognes-Skarberget samlet.

Kilde: Data fra Statens vegvesen, bearbeidet av Oslo Economics.

## 5. Tilpasninger av ordningen til gjeldende føringer

*Dersom ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei videreføres, er det ifølge Samferdselsdepartementet nødvendig å tilpasse ordningen for å være i tråd med nye krav og føringer. I dette kapitlet diskuterer vi hvordan denne tilpasningen kan skje, og kommer med våre anbefalinger.*

Dersom ordningen med alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei skal videreføres, må ordningen være i tråd med nye føringer som har kommet til etter at ordningen sist ble brukt. Det er identifisert tre utfordringer i så måte, og vi behandler her disse tre utfordringene enkeltvis:

- Bompengeselskap kan kun ha ansvar for lån som betjenes med inntekter fra bompenger
- Veitbygging skal skje etter et porteføljeprinsipp
- Politiske vedtak og føringer om reduserte fergetakster øker finansieringsgrunnlaget

For hvert av disse problemene redegjør vi først hva problemet består i, før vi diskuterer mulige løsninger og gir en anbefaling.

### 5.1 Bompengeselskap kan kun ta opp lån som betjenes med inntekter fra bompenger

#### 5.1.1 Beskrivelse av problemet

Dette kravet omtales i et internt Statens vegvesen-notat datert 10/6 2021, med overskriften Fergeavløsningsordninger. Følgende fremgår av notatet: *Som en del av [bompenge]reformen er bompengeselskapenes rolle og oppdrag tydeliggjort og skjerpet inn. Selskapene skal nå være spesialisert mot å forvalte bompengegjøld. Bompenger skal utelukkende gå til å dekke avdrag, renter og forvaltning av bompengegjøld. Selskapene kan ikke lenger ta hånd om andre typer finansiering i vegprosjektene parallelt med bompengegjølden, selv om disse skal dekkes av andre midler enn bompenger. De kan for eksempel ikke ta opp lån som skal dekkes med framtidige fergeavløsningsmidler. Dette er en innskrenking sammenliknet med de tidligste fergeavløsningsprosjektene.*

Og videre:

*Staten følger kontantprinsippet og tar i utgangspunktet ikke opp lån for å finansiere sin andel av utbyggingskostnaden av vegprosjekter. Beregningsperioden for størrelse av «fergeavløsningsmidlene» kan være inntil 40 år.*

Det fremgår ikke av notatet hvor det er besluttet at bompengeselskap ikke kan ta opp lån som betjenes med midler fra ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd. Vi har ikke klart å finne dokumentasjon på at dette kravet er blitt innført, og vet derfor heller ikke hva som er formålet med et slikt krav. Det er i utgangspunktet vanskelig å se hva som er de negative virkningene av at et bompengeselskap tar opp lån som betjenes helt eller delvis med fergeavløsningsmidler, med unntak av at det følger finansieringskostnader med et låneopptak. Disse finansieringskostnadene kan være relativt begrensede når bompengeselskapet har sikkerhet i en 40-årig kontantstrøm fra staten. Dersom finansieringskostnader for veiprosjekter anses som et problem, kunne man eventuelt funnet løsninger ved at bompengeselskapene låner av staten. Men det er viktig å merke seg at også staten vil ha kostnader ved å stille kapital til rådighet.

#### 5.1.2 Mulige løsninger

Den mest opplagte løsningen på dette problemet er å oppheve kravet til at bompengeselskap kun kan betjene lån ved hjelp av bompengeinntekter. Vi kan ikke se at det er underbygget at dette kravet gir vesentlige positive virkninger.

Dersom det viser seg å være politisk umulig eller uønsket å endre dette kravet, må det vurderes andre løsninger. Tre mulige løsninger er:

1. Midlene utbetales i sin helhet i byggeperioden, uten at det gjøres fratrukk for statens implisitte finansieringskostnad for en slik forskuttering
2. Midlene utbetales i sin helhet i byggeperioden, med fratrukk for statens implisitte finansieringskostnad for en slik forskuttering
3. Staten oppretter et statlig foretak eller aksjeselskap, med adgang til å ta opp lån i markedet. Det tas opp lån med sikkerhet i den årlige kontantstrømmen fra fergeavløsningsmidlene, og lånebeløpet utbetales til prosjektet i byggeperioden

Begge de to første løsningene innebærer pukkelkostnader i statsbudsjettet – en kostnad som ellers ville påløpe gjennom 40 år, påløpet i stedet i et enkeltår. Pukkelen vil bli størst med den første løsningen, men også betydelig med den andre løsningen.

Den tredje løsningen hindrer en slik pukkelkostnad, da det fortsatt vil skje årlige utbetalinger fra Statens vegvesen i en 20-års periode (gitt 20 års bompengeinnkreving). Denne løsningen har ulemper knyttet til at det oppstår kostnader knyttet til å opprette og drifte et slikt statlig foretak eller

aksjeselskap, og at det oppstår finansieringskostnader. Disse finansieringskostnadene vil ikke utgjøre en kostnad for staten, men vil medføre et redusert finansieringsbidrag for prosjektet.

Den samme ulempen med redusert finansieringsbidrag for prosjektet følger av løsning 2, der det gjøres et fratrekk i utbetalingen for kostnaden av å forskuttere midler. Dersom man skal være tro mot prinsippene bak en ordning for alternativ bruk av fergetilskudd, er dette likevel en riktigere løsning enn løsning 1; dersom løsning 1 velges, blir kostnaden for staten ved en bro eller tunnel høyere enn den ville vært med fortsatt ferge drift.

### 5.1.3 Anbefaling

Vi anbefaler å fjerne kravet om at bompengeselskap ikke kan ta opp lån som betjenes delvis av innsparte fergetilskudd. Etter vår forståelse er ikke kravet innført av Stortinget, så det vil være opp til Samferdselsdepartementet å gjøre en endring her. Dersom det ikke er mulig eller ønskelig å fjerne dette kravet, opplever vi at det vil være en naturlig konsekvens å fjerne hele ordningen med alternativ bruk av fergetilskudd for riksvei.

Eventuelt kan det besluttes at de sparte fergekostnadene skal utbetales på beslutningstidspunktet, men da med et beløp som hensyntar en diskonteringsrente, for eksempel 4 prosent. En slik løsning vil i stor grad gjøre ordningen overflødig, da finansieringen i stor grad sammenfaller med hvordan finansiering av prosjekter i NTP finansieres.

## 5.2 Veitbygging skal skje etter et porteføljeprinsipp

### 5.2.1 Beskrivelse av problemet

Det er i en rekke sammenhenger argumenter godt for et porteføljeprinsipp, i samferdselssektoren og andre sektorer. Et eksempel på dette er Nasjonal Transportplan 2022-2033 (meld St. 20 (2020-2021)). Stortinget sluttet seg 14. juni 2021 til et prinsipp om porteføljestyring innenfor NTP, med mål om å gi transportetatene mer handlingsrom og for å «øke nytten og redusere kostnaden», som det ble sagt i stortingsdebatten.

NTP og den påfølgende stortingsdebatten omtaler ikke eventuelle begrensninger i Stortingets handlingsrom, eller diskuterer hvorvidt dette er nødvendig for å øke trafikketatenes handlingsrom.

Teoretisk vil det alltid være noen som eier en portefølje. Porteføljens eier må kunne fatte beslutninger om forvaltningen av porteføljen. Selv om den kan være optimalt at eieren i liten grad blander seg inn i operative vurderinger, er det likevel som

hovedregel ikke mulig eller ønskelig å nekte porteføljens eier å fatte beslutninger.

En slik forvaltningsbeslutning kan være å løfte frem prosjekter som ikke ligger i porteføljen, og vedta at disse skal gjennomføres. Det skjer i så fall en prioritering, der andre prosjekter i porteføljen nedprioriteres. Dette kan være god porteføljestyring, så lenge det fattes godt opplyste vedtak.

Stortinget må anses som eier av NTP og den samlede samferdselsporteføljen. Dersom Stortinget fatter et vedtak om å gjennomføre et veiprojekt som ikke er omfattet i NTP for perioden, er det opplagt at Stortinget har de nødvendige fullmakter til å gjøre dette. Det viktige må være at Stortinget har full informasjon om hva et slikt vedtak innebærer. Er det prosjekter som er prioritert gjennom porteføljestyringen som må forkastes eller utsettes? Hva er i så fall årsaken; er det finansielle årsaker, er det mangel på prosjekt- eller ledelsesressurser, eller er det for stort press i markedet? Hvis Stortinget likevel velger å vedta prosjektet, må det da legges til grunn at Stortinget har ment det er god porteføljestyring å nedprioritere disse andre prosjektene.

Dersom dette ikke skulle bli oppfattet å være i henhold til prinsippene for porteføljestyring (det kan hevdes at slike beslutninger reduserer transportetatenes handlingsrom), vil det fortsatt være innenfor Stortingets fullmakt å fattes slike vedtak; det er Stortinget som har besluttet å innføre porteføljestyring, og det må da også være opp til Stortinget om de ønsker å gå bort fra en slik styringsmodell.

### 5.2.2 Mulige løsninger

Likevel mener vi det er behov for å tydeliggjøre eventuelt fremtidige proposisjoner for enkeltstående samferdselstiltak som finansieres med ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd. I disse proposisjonene bør det eksplisitt fremgå hvordan prosjektet rangeres opp mot de prioriterte prosjektene i porteføljen. Det må også eksplisitt omtales hvordan de prioriterte prosjektene i porteføljen berøres av et eventuelt vedtak om bygging. Da vil ordningen med alternativ bruk av fergetilskudd fortsatt kunne fremstå som en sikkerhetsventil som komplementerer porteføljestyringen, ikke sniking i køen på tvers av porteføljestyringsprinsippene.

Denne løsningen blir i størst grad relevant dersom det innsparte fergetilskuddet må utbetales samlet i byggeperioden, siden det da oppstår en pukkelkostnad som begrenser muligheten for å prioritere andre prosjekter i samme statsbudsjett. I dette tilfellet vil nettopp prosjekter finansiert gjennom ordning for alternativ bruk av fergetilskudd kunne påvirke fremdriften i øvrige prosjekter. Dersom utbetaling av innsparte fergetilskudd derimot skjer

løpende gjennom 40 år, er det mer krevende å se at disse prosjektene fortrenger andre prosjekter som er prioritert gjennom porteføljestylingen.

### 5.2.3 Anbefaling

Vi anbefaler at det som en del av beslutningsgrunnlaget tydeliggjøres hvordan prosjekter som finansieres med ordningen ville vært prioritert dersom prosjektene inngikk i NTP. Det bør også synliggjøres hvordan en beslutning om å gjennomføre prosjektet påvirker finansiering eller fremdrift for andre, prioriterte prosjekter. En slik vurdering av konsekvenser for andre prosjekter vil være krevende, men det er en nødvendig betingelse for god porteføljestyling at det er evne til å redegjøre for å slike konsekvenser.

## 5.3 Politiske føringer om reduserte fergetakster øker finansieringsgrunnlaget

Den sittende regjering har besluttet å redusere fergetakstene på en rekke samband. Dette igjen medfører en økning i fergekostnadene som bæres av staten. Som en konsekvens av dette, øker det potensielle finansieringsgrunnlaget innenfor ordningen med alternativ bruk av fergetilskudd. Dette er strengt tatt ikke problematisk, dersom ordningen ellers er utformet på en hensiktsmessig måte. Grunnlaget for ordningen er at midler som frigjøres på grunn av et vei-prosjekt skal kunne benyttes til å finansiere vei-prosjektet. Dersom de statlige fergekostnadene går opp, enten dette skyldes overgang til elektriske ferger, økt trafikk på sambandet eller politiske føringer om reduserte fergepriser, er det en realitet at det frigjøres mer midler på statlig hånd dersom fergen erstattes av vei.

Det har også tidligere skjedd endringer som har medført et økt finansieringsbidrag innenfor ordningen, uten at det har medført at ordningen er blitt fjernet eller endret på andre måter. Perioden for beregning av innsparte fergetilskudd har blitt utvidet fra 15 til 30 år, og fra 30 til 40 år. Utvidelsene har ikke utløst flere fergeavløsningsprosjekter på riksveiene. Samtlige prosjekter som har benyttet ordningen har fått dekket 15 år med innsparte fergekostnader. Det er dermed ikke gitt at et økt finansieringsgrunnlag gir praktiske konsekvenser i form av flere realiserte prosjekter.

Samtidig bør det være slik at bompengesatsene som inngår i beregningen av bompengefinansiering, bør stå i et rimelig forhold til fergetakstene. Når statens fergekostnader stiger som følge av reduserte fergetakster, er det dermed ikke gitt at det samlede finansieringsgrunnlaget for et fergeavløsningsprosjekt stiger. Finansieringen som stammer fra sparte

fergekostnader vil ha økt, men bompengebidraget vil logisk sett bli redusert like mye. Finansieringsgrunnlaget vil først øke dersom bompengetaksten fastsettes uavhengig av fergetaksten.

Men er det slik at bompengetaksten avhenger av fergetaksten? I teorien finnes det en optimal bompengetakst; dette er taksten som gjør at bompengeinntekten maksimeres. Øker taksten utover dette, reduseres trafikken så betydelig at inntekten også reduseres. Dette optimale prispunktet vil i teorien være upåvirket av fergetaksten. I praksis fastsettes bompengetaksten politisk, og det er ikke opplagt at det aksepteres bompengetakster som er vesentlig høyere enn fergetaksten på sambandet som erstattes.

Dersom det er en slik optimal bompengetakst som innføres i fergeavløsningsprosjektene, vil en økt statlig andel av fergekostnadene medføre at finansieringsgrunnlaget for prosjektene øker; bompengebidrag holdes konstant, mens fergeavløsningsmidlene øker. Dette kan bety at flere prosjekter blir gjennomført. Dersom prosjektene er samfunnsøkonomisk lønnsomme, er det ikke sikkert dette er negativt for samfunnet. For staten vil det uansett være et nullsumspill, så lenge det kun benyttes midler som ellers ville vært benyttet til ferge.

Usikkerhet om fremtiden kan likevel være utfordrende; dersom et fergeavløsningsprosjekt vedtas nå, med finansiering med fergemidler i 40 år fremover, vil staten forplikte seg til et beløp som skal betales i hele denne perioden. Dersom statens andel av fergekostnadene, etter nye politiske beslutninger, igjen reduseres, vil staten ende opp med å betale mer for å finansiere vei-prosjektet enn de ville betalt for å drifte fergen. Denne usikkerheten slår begge veier; det kan også tenkes at staten sparer penger fordi det skjer endringer i den statlige fergeandelen.

Problemstillingen kan også sees i et politisk perspektiv; det politiske flertall har bestemt at det skal være mindre kostbart for innbyggerne en rekke steder i landet å krysse fjorder – derfor har de redusert «egenandelene» på ferger. Om disse fergene erstattes av broer, kan det oppleves som logisk at innbyggerne skal slippe å bære den fulle kostnaden ved å krysse broen. Broen er bare en annen måte å krysse fjorden på. Da er det riktig at staten går inn med en betydelig finansiering i broprosjektet, noe som dermed reduserer størrelsen på bomtaksten. Det er kun dersom politikerne mener at ikke alle fjordkryssinger skal subsidieres, men kun fjordkryssinger som skjer med ferge, at det oppstår utfordringer med ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd i et politisk perspektiv.

Oppsummert er det ikke opplagt for oss at endringen i den statlige fergeandelen i seg selv er utfordrende for ordningen med alternativ bruk av fergetilskudd.

Dersom alle de fire kravene vi oppstiller i kapittel 4.1 er oppfylt, vil det fortsatt kunne oppstå en ønskelig allokering av samfunnet midler.

### 5.3.1 Mulige løsninger

Selv om vi er usikre på om dette er et reelt problem, kan det stilles opp noen mulige avbøtende tiltak:

1. Still krav om at bompengetaksten skal stå i et gitt forhold til fergetaksten
2. Still krav om at prosjektene skal være samfunnsøkonomisk lønnsomme
3. Legg inn usikkerhetsvurderinger ved beregning av størrelsen på fergeavløsningsmidlene

Den første løsningen vil bety at finansieringsgrunnlaget ikke påvirkes av hvor stor del av fergekostnaden staten bærer – hvis fergeavløsningsmidlene går opp, går bompengebidraget ned. Ulempen med en slik løsning er at man risikerer å få en bompengetakst som ligger under den optimale taksten i økonomisk forstand.

Den andre løsningen vil sikre at det ikke gjennomføres prosjekter som ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomme. Etter vårt syn, vil dette kunne være en viktig sikkerhetsventil – dersom alle prosjektene som realiseres er lønnsomme for samfunnet, kan det ikke være problematisk om det blir flere prosjekter som gjennomføres (i hvert fall så lenge staten kun bidrar med fergeavløsningsmidler, ikke midler som eventuelt kunne finansiert mer lønnsomme prosjekter).

Den tredje løsningen kan ivareta utfordringen med uforutsigbarhet knyttet til politiske føringer. Det er en risiko for at dagens politiske føringer om fergetakster ikke vil videreføres over tid. Det kan da bety at det besluttes et stort antall prosjekter så lenge dagens føringer gjelder, men at utbetalingene fra Statens vegvesen kommer i en periode der føringene ikke lenger gjelder. Da vil det grunnleggende prinsippet for ordningen være brutt; statens finansiering av veien eller broen overgår statens innsparing som følge av nedlagt eller forkortet fergestrekning.

I praksis vil det være krevende å gjøre en slik usikkerhetsvurdering, fordi det i liten grad finnes objektive mål på politisk usikkerhet. Det vil derfor antagelig være nødvendig å fastsette en mer eller mindre vilkårlig reduksjonsfaktor, for eksempel at finansieringsbidraget begrenses seg til 80 prosent av de sparte fergekostnadene.

De tre løsningene kan kombineres i ulike varianter.

### 5.3.2 Anbefaling

Vi anbefaler at det gjøres en grundig gjennomgang av hvordan innsparte fergetilskudd skal beregnes. Usikkerhet om fremtidig størrelse på fergekostnader tilsier at det blir for enkelt å fastsette finansieringsbidraget basert på to tidligere års kostnader. Selv om det vil være en krevende øvelse å utarbeide en usikkerhetsanalyse for fremtidige fergetilskudd, mener vi at en slik analyse vil kunne være verdifull og gi et bedre grunnlag for å beregne finansieringsgrunnlaget enn med dagens modell.

En slik usikkerhetsanalyse må gjennomføres separat for hvert enkelt prosjekt, og det må vurderes alle forhold som kan påvirke fremtidige fergetilskudd, som for eksempel ny teknologi, behov for reinvesteringer, endringer i trafikk og servicetilbud, politiske beslutninger. Ut fra analysen må det komme en forventningsverdi for tilskuddene om 10 år, 20 år, 30 år og 40 år, og disse forventningsverdiene bør legges til grunn ved beregning av samlet finansieringsbidrag og årlige utbetalinger.

Usikkerhetsanalysene må gjennomføres med utgangspunkt i tilgjengelige erfaringsdata og relevante prognoser.

## 6. Samlet evaluering og anbefaling

I dette kapitlet samler vi anbefalingene i kapittel 4 og 5, og dette utgjør vår samlede evaluering av ordningen for alternativ bruk av ferge-tilskudd for riksvei. Først vurderer vi om ordningen bør videreføres, og deretter vurderer vi ordningens innretning ved en videreføring.

### 6.1 Bør ordningen videreføres?

I kapittel 4 vurderte vi ordningen for alternativ bruk av fergetilskudd langs tre dimensjoner; vi vurderte om ordningen har gitt gode resultater historisk, og ordningen er i tråd med prinsipper for god styring, prioritering og finansiering, og om ordningen er relevant for fremtidige fergeavløsningsprosjekter på riksveinettet. Vurderingene kan oppsummeres som i tabellen under.

**Tabell 6-1: Vurdering av hvorvidt ordningen bør videreføres**

Vurderingskriterium	Vår vurdering
Har ordningen gitt gode virkninger historisk?	Ja, de seks prosjektene som er gjennomført er i hovedsak gode
Er ordningen i tråd med prinsipper for styring?	Nei, ordningen er i strid med enkelte prinsipper, men Stortinget kan velge å gjøre avvik fra disse
Er ordningen relevant for fremtidige prosjekter?	I begrenset grad grunnet prosjektenes omfang og behandling innenfor NTP-regimet

Basert på denne tredelte vurderingen vurderer vi om ordningen bør videreføres. Vår konklusjon er at det ikke er behov for en videreføring. Selv om ordningen historisk har vært nyttig, ser vi ikke at kommende prosjekter vil kunne la seg realiseres gjennom ordningen i sin rendyrkede form, og vi ser også at kommende prosjekter er av et slikt omfang at de vil kunne prioriteres og finansieres gjennom arbeidet med NTP. En slik ramme for prioritering og finansiering vil prinsipielt sett være å foretrekke, fordi det da skjer en helhetlig prioritering uten at kommende Storting bindes opp, og uten risiko for unødig høye finansieringskostnader.

Det er viktig å understreke at en avvikling av ordningen ikke betyr at sparte fergekostnader ikke lenger skal tillegges vekt ved prioritering av

veiprosjekter. Sparte fergekostnader vil inngå i den samfunnsøkonomiske analysen, og vil bidra til at prosjektene vil være mer samfunnsøkonomisk lønnsomme enn de ellers ville vært. Dersom prosjektene prioriteres basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet vil derfor fergeavløsningsprosjekter, alt annet likt, ha god sjanse for å realiseres.

### 6.2 Innretning ved en videreføring

Dersom ordningen likevel videreføres, er det etter vårt syn behov for noen tilpasninger av ordningen. For det første er det behov for å ramme inn ordningen tydeligere, med en samlet skriftlig gjennomgang av krav, prosedyrer og beregningsmetoder. Dette kan være i form av en forskrift eller en samlet beskrivelse i en NTP eller lignende. Følgende krav bør etter vårt syn stilles til prosjektene som skal finansieres gjennom ordningen:

- Prosjektet må være samfunnsøkonomisk lønnsomt
- Prosjektet må være prioritert i NTP, eller det må være tydelig redegjort for prosjektets prioritering sammenlignet med NTP-prosjektene, og eventuelle konsekvenser for andre prosjekter dersom prosjektet besluttes gjennomført
- Prosjektet må være vedtatt både lokalt, regionalt og nasjonalt

I beskrivelsen av prosedyrer og beregningsmetoder må det tydelig fremkomme hvordan størrelsen på innspart fergetilskudd skal beregnes, og hvordan utbetalingen skal skje over tid, inkludert informasjon om inflasjonssatser og eventuelle rentesatser.

En videreføring av ordningen må skje uten at ordningen er i strid med de tre føringene vi behandlet i kapittel 5. Vi anbefaler at kravet om at bompengeselskap ikke kan nedbetale lån ved hjelp av innsparte fergetilskudd bør avvikles, da det er krevende å se begrunnelsen for dette. Dersom det ikke er mulig eller ønskelig å fjerne dette kravet, mener vi det mest konsekvente er å ikke videreføre ordningen med alternativ bruk av fergetilskudd. Vi anbefaler videre, som nevnt over, at det eksplisitt redegjøres for prosjektets prioritet og konsekvenser for andre prosjekter. Dette gjør at porteføljestyrringsprinsipper fortsatt i hovedsak følges. Til sist anbefaler vi at det vurderes om finansieringsbidragets størrelse skal beregnes ikke bare ut fra historiske tall, men også ut fra en overordnet analyse av fremtidig usikkerhet. Dermed sikres det større sannsynlighet for at statens kostnader er upåvirket av beslutningen om et fergeavløsningsprosjekt.

## 7. Referanser

- Adressa, 2022. *Vil ha nyferga over på statsbudsjettet*. [Internett]  
Available at: <https://www.adressa.no/okonomi/i/bGrenv/vil-ha-nyferga-over-paa-statsbudsjettet>  
[Funnet 16 september 2022].
- Dovre Group Consulting & Transportøkonomisk institutt, 2019. *Ettrevaluering av Atlanterhavstunnelen*, Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Finans- og tolldepartementet, 2001-2002. *St.prp. nr. 1*, Oslo: Regjeringen.
- Finansdepartementet, 2021. *Rundskriv R-109*, Oslo: Finansdepartementet.
- Hagenes, T., 2020. Slutt på bompengane 17. november. *Marsteinen*, 6 November.
- Innst. 150 S, (2020–2021). *Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Auka finansieringsbehov og revidert framdriftsplan for E39 Rogfast i Rogaland og justering i vedtekne rammer for rv. 13 Ryfast i Rogaland – BERIKTIGET*, Oslo: Transport- og kommunikasjonskomiteen.
- Innst. S. nr. 261, (2003–2004). *Innstilling frå samferdselskomiteen om utbygging og finansiering av Imarsundprosjektet (rv 680 Imarsundsambandet og rv 669 Sandvika ferjekai med veg) i Møre og Romsdal*, Oslo: Samferdselskomiteen.
- Innst. S. nr. 272, (2002–2003). *Innstilling fra samferdselskomiteen om ein del saker på Samferdselsdepartementets område*, Oslo: Samferdselskomiteen.
- Innst. S. nr. 30, (2008–2009). *Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av rv 858 Ryaforbindingen i Tromsø kommune i Troms*, Oslo: Transport- og kommunikasjonskomiteen.
- Innst. S. nr. 61, (2005-2006). *Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av vegsambandet rv 64 Bremsnes-Kristiansund (Atlanterhavstunnelen) i Møre og Romsdal*, Oslo: Transport- og kommunikasjonskomiteen.
- Innst. S. nr. 88, (2004–2005). *Innstilling frå samferdselskomiteen om utbygging og finansiering av Rv 546 Austevollsbrua (sambandet Huftarøy–Hundvåkøy) i Hordaland*, Oslo: Samferdselskomiteen.
- Innst. S. nr. 93, (2005–2006). *Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av rv 7/rv 13 Hardangerbrua i Hordaland*, Oslo: Transport- og kommunikasjonskomiteen.
- Innst. S. nr. 95, (2005–2006). *Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av riksveg 519 Fastlandssamband til Finnøy (Finnfast) i Rogaland, med tilknytning til Talgje (fylkesveg 606)*, Oslo: Transport- og kommunikasjonskomiteen.
- Meld. St. 20, (2020–2021). *Nasjonal transportplan 2022–2033*, Oslo: Samferdselsdepartementet.
- Meld. St. 25, (2014–2015). *På rett vei, Reformen i veisektoren*, Oslo: Samferdselsdepartementet.
- Menon Economics, 2015. *Evaluering av Rv. 519 Finnfast*, Trondheim: Concept-programmet.
- Menon Economics, 2018. *Evaluering av rv. 13 Hardangerbrua*, Trondheim: NTNU.
- Møreforskning, 2016. *Ny ferjeforbindelse mellom Aure og Hitra*, Molde: Møreforskning.
- NRK, 2010. *Tunnelen blir 50 millioner dyrere*. [Internett]  
Available at: <https://www.nrk.no/mr/tunnelen-blir-50-millioner-dyrere-1.6983235>  
[Funnet 16 september 2022].
- NRK, 2015. *Bomkutt forener til slutt*. [Internett]  
Available at: <https://www.nrk.no/mr/bomkutt-forener-til-slutt-1.12411098>  
[Funnet 16 september 2022].
- Olsson, S. V., 2019. Transportøkonomisk institutt: Dette betyr fint lite. *NRK*, 4 Mai.
- Prop. 19 S, (2015–2016). *Endringar i statsbudsjettet 2015 under Samferdselsdepartementet*, Oslo: Samferdselsdepartementet.
- Regjeringen, 2002-2003. *St.prp. nr. 60*, Oslo: Regjeringen.
- Regjeringen, 2021. *Ferjetakstene blir redusert med 30 prosent*. [Internett]  
Available at: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/ferjetakstene-blir-reduerte-med-30-prosent/id2885088/>  
[Funnet 13 September 2022].
- Samferdselsdepartementet, 1999-2000. *St.meld. nr. 46 - Nasjonal transportplan 2002-2011*, Oslo: Regjeringen.
- Samferdselsdepartementet, 2003–2004. *St.prp. nr. 69*, Oslo: Regjeringen.

Samferdselsdepartementet, 2005-2006. *St.prp. nr. 2*, Oslo: Regjeringen.

Samferdselsdepartementet, 2005-2006. *St.prp. nr. 28*, Oslo: Regjeringen.

Samferdselsdepartementet, 2020. *Bompengeinnkrevingen avsluttet for Atlanterhavstunnelen*. [Internett]  
Available at: <https://www.regjeringen.no/no/dokumentarkiv/regjeringen-solberg/aktuelt-regjeringen-solberg/sd/pressemeldinger/2020/bompengeinnkrevingen-avsluttet-for-atlanterhavstunnelen/id2721722/> [Funnet 16 september 2022].

SSB, 2011. *Samferdsel i kommuner og fylkeskommuner, 2010*. [Internett]  
Available at: [https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/samf\\_kostr/aar/2011-07-05](https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/samf_kostr/aar/2011-07-05) [Funnet 18 oktober 2022].

St. prp. nr. 69, (2003-2004). *Om utbygging og finansiering av Imarsundprosjektet (Rv 680 Imarsundsambandet og Rv 669 Sandvika ferjekai med veg) i Møre og Romsdal*, Oslo: Samferdselsdepartementet.

St.meld. nr. 16, (2008-2009). *Nasjonal transportplan 2010-2019*, Oslo: Samferdselsdepartementet.

St.prp. nr. 67, (2002-2003). *Om ein del saker på Samferdselsdepartementets område*, Oslo: Samferdselsdepartementet.

St.prp. nr. 76, (2007-2008). *Om utbygging og finansiering av rv 858 Ryaforbindingen i Tromsø kommune i Troms*, Oslo: Samferdselsdepartementet.

Statens vegvesen, 2011. *Årsrapport 2010 for Statens vegvesen*, Oslo: Statens vegvesen.

Statens vegvesen, 2015. *Rattsø-bom om Hardangerbrua*. [Internett]  
Available at: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/riksveg/hardangerbrua/nyhetsarkiv/rattso-bom-om-hardangerbrua/> [Funnet 19 september 2022].

Statens vegvesen, 2020. *Tilsagn om tilskudd til utvikling av bomstasjonen ved Vågstrandstunnelen*, Oslo: Regjeringen.

Statens vegvesen, 2021. *Bompengeinnkreving i 2020*, Oslo: Statens vegvesen.

Statens vegvesen, u.å.. *Ofte stilte spørsmål*. [Internett]  
Available at: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/>

[e39stordos/ofte-stilte-sporsmal/](#) [Funnet 20 oktober 2022].

Store norske leksikon, 2018. *Atlanterhavstunnelen*. [Internett]  
Available at: <https://snl.no/Atlanterhavstunnelen> [Funnet 16 september 2022].



oslo**economics**

*[www.osloeconomics.no](http://www.osloeconomics.no)*

E-post og telefon:  
[post@osloeconomics.no](mailto:post@osloeconomics.no)  
+47 21 99 28 00

Besøksadresse:  
Klingenberggata 7  
0161 Oslo

Postadresse:  
Postboks 1562 Vika  
0118 Oslo

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 96:

96) Ferjeavløsning: Hvilke riksveiprojekt har mottatt ferjeavløsningsmidler (eller ferjetilskuddsmidler som det omtales som i NTP), og hvilke riksveiprojekt i gjeldende NTP vil stå i fare for å miste denne ordningen?

Svar:

Siden ordningen med alternativ bruk av ferjetilskuddsmidler for riksvei ble innført i 2003 har seks riksveiprojekter blitt delvis finansiert gjennom denne ordningen. Dette er:

1. Rv. 680/699 Imarsundforbindelsen (i dag fv. 680)
2. Rv. 546 Austevollsbrua (nå fv. 546)
3. Rv. 64 Atlanterhavstunnelen (nå fv. 64)
4. Rv. 519 Fastlandssambandet Finnøy (nå fv. 519)
5. Rv. 13 Hardangerbrua
6. Rv. 858 Ryaforbindingen (nå fv. 858)

Fem av strekningene er som angitt over overført til fylkeskommunen. Hardangerbrua er fortsatt riksvei. Ferjeavløsningsmidlene vil bli opprettholdt for disse prosjektene.

Som omtalt i Meld. St. 14 Nasjonal transportplan 2025-2036 så vil svært få prosjekter kunne være aktuelle for ordningen fremover og ordningen for riksvei må oppdateres dersom den skal kunne anvendes, bl.a. fordi det på statlig side ikke er noen aktør som kan ta opp nødvendige lån. Regjeringen vil komme tilbake til oppdatering av ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd på riksvei dersom den kan anvendes for et konkret utbyggingsprosjekt.

Det er fra lokalt hold skissert en ny mulig utforming av fjordkryssingen Anda–Lote på E39 som etter deres beregninger kan redusere investeringskostnaden vesentlig. Samferdselsdepartementet vil gi Statens vegvesen i oppdrag å foreta en utredning og vurdering av den alternative løsningen for denne fjordkryssingen.

## Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036

### Spørsmål 97:

**Ladeinfrastruktur og døgnhvileplasser:** Hvor stor andel av avsatte midler vil tilfalle Nye Veiers prosjekt, og hvor mange døgnhvileplasser er tiltenkt i NV sin portefølje?

### Svar:

I ny Nasjonal transportplan legger regjeringen opp til å videreføre rammebetingelsene for Nye Veier AS. Regjeringens tungbilsatsing, som prioriterer 3,7 mrd. kr i planperioden til forsterket innsats for tungbillading og til utbygging og drift av døgnhvile- og rasteplasser, er innenfor Statens vegvesens planrammer. Det betyr at det ikke påvirker overføringen til Nye Veier.

Nye Veier forholder seg til Nasjonal plan for døgnhvileplasser. Det skal i henhold til denne etableres tre nye døgnhvileplasser på strekningene E6 Berkåk–Vindåsliene, E16 Skaret–Hønefoss og E39 Kvinesdal–Årrestad.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 98:

**Nye Veier:** hvor stor andel av overføringen til Nye veier vil i planperioden gå til drift og vedlikehold av realiserte prosjekter? Ber om fordeling per år.

### Svar:

I forslaget til Nasjonal transportplan 2025-2036 legges det opp til å gi Nye Veier en gjennomførings- og finansieringshorisont på 20 år, i tråd med prinsippet i Meld. St. 25 (2014-2015). I Nye Veiers oppdaterte svar på prioriteringsoppdraget av 3. oktober 2023, ref. kapittel 9, opplyste selskapet om de økonomiske rammene gjennom ulike marginalvurderinger og scenarioer. Svaret er tilgjengelig her: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/ntp-20252036-svar-pa-oppdrag-med-frist-3.-oktober-2023/id2997176/>. Der fremkommer det at kostnader til drift og vedlikehold vil utgjøre i overkant av 20 prosent av den statlige bevilgningen i 20-års perioden. Andelen av det statlige tilskuddet som går til drift og vedlikehold vil øke utover i perioden. Dagens prognose for drift og vedlikeholdskostnader tilsier at kostnadene vil øke fra om lag 500 mill. kr til om lag 1 000 mill. kr i løpet av første seksårsperiode.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 99:

Hvor mye antas det at Statens vegvesen i planperioden vil bruke på digitale driftssystemer, og sammenfaller disse systemene med de systemene Nye Veier har tatt i bruk? Dersom svaret her er nei, hva vil konsekvensen være dersom Nye Veier sitt system oppskaleres for å ivareta SVV sitt behov?

### Svar:

Det er store usikkerheter i en antagelse 12 år frem i tid innenfor området «digitale driftssystemer». Behovene vil endre seg vesentlig i takt med teknologisk utvikling og ambisjonsnivå innen digitalisering.

Statens vegvesen og Nye Veier AS har et samarbeid på dette området gjennom «Faggruppe digitalisering veieiere», der også fylkeskommunene er med. Målet med dette arbeidet er å ta ut gevinster knyttet til digitalisering og forvaltning av veinettet. Dette skal gi bedre kundetjenester og lavere total kostnader for samfunnet. Det samhandles for å få frem felles standarder for data- og systemgrensesnitt mot entreprenører og leverandører. Utnyttelse av kompetanse på tvers av veieierne bidrar til dette. Det antas dette vil kunne gi vesentlige kostnadsbesparelser, både ved innføring, bruk og drift av «digitale driftssystemer».

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 100:**

Når kommuner/fylkene bygger skinnendegående kollektivtransport, blir det inngått avtaler om grunneierbidrag og utbyggingsavtaler som delfinansierer utbyggingen. Hvorfor legger ikke NTP-forslaget fra regjeringen opp til at staten på tilsvarende vis skal hente inn private bidrag ved store jernbaneprosjekter, fra de ekstraordinære verdiene som skapes som følge av den samme utbyggingen, og er det mulig å anslå hva et slikt grunneierbidrag vil være på de jernbaneprosjektene det legges opp til i NTP?

### **Svar:**

Plan- og bygningsloven regulerer hva det kan kreves grunneierbidrag til. Det er kommunene som har verktøyene for å stille rekkefølgekrav og krav om ulike former for grunneierbidrag til ny infrastruktur. Hvis det er ønskelig med bidrag fra private utbyggere til statlig infrastruktur, kan dette være tema i arbeidet med kommunenes planlegging etter plan- og bygningsloven.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 101:

Etablering av Breivoll stasjon på Hovedbanen i Oslo kan åpne for betydelig boligbygging i hovedstaden. Prosjektet er nok i grenseland for å være for smått til å nevnes eksplisitt i NTP, men hva er status for dette?

### Svar:

Dette er ikke nærmere omtalt i NTP. Jernbanedirektoratet har imidlertid informert om at Oslo kommune og Ruter har gjennomført utredninger som omhandler bla en evt. Breivoll stasjon.

I 2022 ble det i regi av Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune, gjennomført en mulighetsstudie om en eventuell stasjon på Breivoll. Formålet med mulighetsstudien var i første rekke å avklare fysisk plassering av en eventuell togstasjon på Breivoll. Studien tar ikke stilling til om det bør etableres stasjon på Breivoll og eventuelt når.

Ruter gjennomførte i 2021 en Konseptvalgutredning (KVU) for kollektivløsninger i Groruddalen. Her ble etablering av Breivoll stasjon vurdert som et mulig alternativ. I KVU-en konkluderte en med at etablering av ny togstasjon på Breivoll ikke anbefales.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 102(A):**

Utvidelse av Sandvika stasjon fra fire til seks spor er ikke eksplisitt omtalt i NTP. Ligger dette fortsatt inne i den økonomiske rammen for det som nå heter effektpakke «Flere tog i Oslo-navet» og hva er status for dette, eller er det tatt ut av effektpakken?

### **Svar:**

Utvidelse av Sandvika stasjon er ett av tiltakene i "Flere tog i Oslo-Navet". og ligger dermed innenfor kostnadsanslaget for effektpakken. Det er ikke startet planlegging av dette tiltaket.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 102(B):

Hvor store bevilgninger er det budsjettet med til Nye Veier i den første seksårsperioden i NTP, og gitt at man skulle legge ned Nye Veier – hvor raskt vil det være mulig å gjøre det, og hvor mye av midlene er bundet opp i igangsatte prosjekter, og hvor mye av midlene vil det være mulig å frigjøre til andre ting? Ber også om en oversikt over hvilke prosjekter som ikke er startet opp, og hvilke som er igangsatt.

### Svar:

I forslag til ny Nasjonal transportplan 2025-2036 er det lagt opp til å videreføre dagens bevilgning på 6,5 mrd. kr årlig. I seksårsperioden utgjør det 39 mrd. kr.

En sentral del av Nye Veiers rammebetingelser er en langsiktig finansiering som gir forutsigbarhet for selskapet og dets entreprenører. Nye Veiers mulighet til å inngå avtaler med entreprenører begrenses i hovedsak av rammene for statlig finansiering som settes i forbindelse med Stortingets behandling av statsbudsjettet. Med statsbudsjettet for 2024 har Stortinget gitt Samferdselsdepartementet fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover 2024 for Nye Veier AS på totalt 26 mrd. 2024-kr, der rammen for forpliktelser som kan forfalle hvert år er på 6,5mrd. 2024-kr. Selskapet utnytter nå, og har forpliktet, alle tilgjengelige midler, både bompenger og statlige midler. Selskapet har flere store utbygginger i gang og store utbyggingsprosjekt klare eller snart klare for utbygging.

Når selskapet har en strekning i sin portefølje som er klar for utbygging, inngår Staten v/ Samferdselsdepartementet veiutbyggingsavtale med selskapet for strekningen. Avtalen regulerer statens bidrag til utbyggingene, og eventuell bompengefinansiering dersom Stortinget har gitt sin tilslutning til dette. Det vises til svar på spørsmål fra Stortinget nr. 1396 hvor det vises status på de ulike strekningene med pågående veiutbyggingsavtaler i kommende NTP-periode. Tabellen legges ved her:

Strekning	År inngått	Vederlag (MNOK) inkl. mva. (beløp angitt for år inngått)	Merknad:
E6 Ranheim-Åsen	2018	17 806 (2023)	Deler av strekningen er under utbygging. Delfinansieres med bompenger. Statens forpliktelse i veiutbyggingsavtalen utgjør 46,4 % av beløpet.
E6 Ulsberg -Melhus	2019	17 147 (2019)	En delstrekning åpnet for trafikk. En delstrekning starter utbygging i 2024. Delfinansieres med bompenger.

			Statens forpliktelse i veiutbyggingsavtalen utgjør 62,2 % av beløpet.
E6 Moelv-Øyer	2019	13 094 (2019)	Deler av strekningen er under utbygging. Delfinansieres med bompenger. Statens forpliktelse i veiutbyggingsavtalen utgjør 51,5 % av beløpet.
E18 Langangen -Dørdal	2016	8 822 (2023)	Strekningen er under utbygging. Forventet åpning i 2026. Delfinansieres med bompenger. Statens forpliktelse i veiutbyggingsavtalen utgjør 61 % av beløpet.
E18 Dørdal-Tvedestrand	2020	13 449 (2023)	Planarbeid pågår. Delfinansieres med bompenger. Statens forpliktelse i veiutbyggingsavtalen utgjør 65,6 % av beløpet.
E39 Kristiansand vest-Lyngdal vest (Røyskår)	2017	31 035 (2023)	To delstrekninger åpnet i hhv 2021/2022. En delstrekning forventes ferdig i 2025 og en i 2027. Delfinansieres med bompenger. Statens forpliktelse i veiutbyggingsavtalen utgjør 63,6 % av beløpet.
Rv. 13 Djupevik-Kviturtunellen	2023	494 (2023)	Del av utbedringsstrekning på rv. 13. Tiltaket i veiutbyggingsavtalen gjelder rassikring. 100 % statlig finansiering.
E136 Veblungsnes og Stuguflåten-Raudstøl	2023	518,7 (2023)	Del av utbedringsstrekning. Tiltakene i veiutbyggingsavtalen bidrar til bedre fremkommelighet. 100 % statlig finansiering

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 103:**

Ber om oppdatert kostnadsanslag for Statens Vegvesens utviklingsportefølje fordelt på hvert prosjekt?

### **Svar:**

Det vises til svar på spørsmål 9 der kostnadsanslag for utviklingsporteføljen fremgår.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 104:**

Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av dobbeltspor Stokke-Sandefjord på Vestfoldbanen?

### **Svar:**

Som en del av det faglige beslutningsgrunnlaget til NTP 2025-2036, har Bane NOR jobbet med kostnadsestimatene for tiltakene som skal til for å realisere tilbudsforbedringen fra ett til to tog i timen mellom Oslo og Skien i grunnrute. Estimater for infrastrukturtiltakene, der dobbeltsporet mellom Stokke og Sandefjord er det mest omfattende, er om lag 12,8 mrd. 2024-kr. Anslaget er usikkert.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 105:**

Ber om oppdatert kostnadsanslag for felles prosjektet E-16/Ringeriksbanen?

### **Svar:**

I Nye Veiers innspill til prioriteringsoppdrag i forbindelse med grunnlagsarbeidet til Nasjonal transportplan 2025-2036 oppga selskapet et kostnadsoverslag på 53,6 mrd. 2024-kr (inkl mva. også på banedelen).

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 106:

Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av ytre IC fordelt på hver av linjene?

### Svar:

Det foreligger ingen oppdaterte kostnadsanslag for utbygging av fullt dobbeltspor på ytre IC-strekningene, det vil si fra Tønsberg til Skien (Vestfoldbanen), Hamar til Lillehammer (Dovrebanen) og Fredrikstad til Halden (Østfoldbanen).

De nyeste beregningene av kostnader for dobbeltsporutbygging på Dovre- og Vestfoldbanen, ble gjort av Jernbanedirektoratet og Vista analyse som del av grunnlagsarbeidet til NTP 2022-2033.

- Gjenstående dobbeltsporutbygging på Dovrebanen (fra Åkersvika til Lillehammer) ble beregnet å koste om lag 26,8 mrd. 2019-kroner.
- Gjenstående dobbeltsporutbygging på Vestfoldbanen (fra Tønsberg og på gjenstående parseller til Porsgrunn) ble beregnet å koste om lag 28 mrd. 2019-kroner. Prisomregnet til 2024-kr tilsvarer dette hhv. 36,1 og 37,8 mrd. kroner.
- Det ble ikke gjort beregninger av full dobbeltsporutbygging på ytre IC på Østfoldbanen. For ytre IC på Østfoldbanen beregnet Bane NOR følgende til arbeidet med NTP 2022-2033: dobbeltspor Seut–Sarpsborg 23,8 mrd. 2024-kroner, og dobbeltspor Sarpsborg-Halden (grensen) 10,7 mrd. 2024-kroner.

Ambisjonene om dobbeltspor ble satt på vent i NTP 2022-2033 på grunn av høye investeringskostnader og lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet og Bane NOR har i flere runder jobbet med å finne billigere løsninger som tilrettelegger for forbedret togtilbud.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 107:

Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av Ofotbanen med dobbeltspor?

### Svar:

Det foreligger ikke oppdaterte kostnadsanslag for dobbeltspor på Ofotbanen. Det har vært utredet dobbeltspor på begge sider av grensen i 2013, med en etterfølgende kapasitetsanalyse i 2020-2022. Prognosene fra 2013 for året 2020, som lå til grunn for dobbeltsporutredningen, viser seg å være betydelig høyere enn faktisk bestilt trafikk i ruteplan for 2020 (R20). De nye trafikkprognosene som ble utarbeidet i 2020 både for Malmbanen og Ofotbanen har ikke samme prognostisert vekst som i 2013. Med bakgrunn i dette foreligger det ikke oppdaterte kostnadsanslag for utbygging av Ofotbanen med dobbeltspor. Kostnadsanslaget for dobbeltspor i 2013 var grovt beregnet til om lag 14 mrd. 2011-kroner. Anslaget er usikkert.

KVU Nord-Norgebanen fra 2023 har anbefalt flere kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen, samt sporombygging for økt aksellast til 32,5 tonn. I KVU Transportløsninger i Nord-Norge fra 2023 er det anbefalt ytterligere ett kryssingsspor og to nye spor til Narvik havn. Tiltakene er kostnadsberegnet til om lag 3,1 mrd. 2022-kroner. Anslagene er usikre. Tiltakene vil innebære en vesentlig styrking av kapasiteten på Ofotbanen, sammen med prioriterte tiltak i effektpakken for økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik. Behov for eventuelt ytterligere kapasitetsøkende tiltak for Ofotbanen, som dobbeltspor, må planlegges i tett samarbeid med svenske myndigheter.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 108:

Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av en fullverdig E14

### Svar:

Grovt estimat er 12 mrd.kr, som er svært usikkert, +/-30-50 pst. Det foreligger ikke planer, men Statens vegvesen har gjennomført en mulighetsstudie som kan leses her: [E14 Stjørdal–Riksgrensen, mulighetsstudie | Statens vegvesen](#).

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 109:

Ber om kostnadsanslag for utbygging av E6 Øyer -Otta med smal fire felts standard?

### Svar:

Et komplett kostnadsanslag for utbygging av E6 Øyer-Otta til smal firefelts standard, har ikke tidligere blitt utarbeidet da det ikke har vært vurdert som realistisk løsning. Et grovt overordnet anslag ble gjort for noen år siden, og dette tilsier en kostnad på 16-18 mrd.kr (2024-kr). Kostnadsoverslaget ble laget før den betydelige kostnadsveksten som har funnet sted de siste årene blant annet på grunn av pandemi og Ukrainakrigen.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 110:**

Ber om kostnadsanslag for utbygging av Rv.4 fra Gjøvik til Oslo grense med smal fire felts standard?

### **Svar:**

Statens vegvesen har ikke noe samlet anslag på kostnadene for denne strekningen.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 111:

Hvor stor del av bompengene som kreves inn i byvekstavtalene går til utbygging og utbedring av bilvei?

### Svar:

Så langt er det inngått byvekstavtaler med fem byområder; Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området, Nord-Jæren og Tromsø. Hvert av byområdene har en bompengefinansiert bypakke som er en del av byvekstavtalen, og disse pakkene inneholder en prosjektportefølje. Prosjektene i porteføljen finansieres med bompenger og også som regel lokale og statlige bidrag. Prosjektporteføljen består som oftest av tiltak på veinettet, tiltak rettet mot gående og syklende og tiltak som legger til rette for økt bruk av kollektivtransport. Ofte har veiprojekter i bypakker flere ulike elementer i seg – det kan være ny gang- og sykkelvei i tilknytning til strekningen som skal bygges ut og/eller tilrettelegging for kollektivtransport gjennom egne kollektivfelt. Det er derfor ikke mulig å gi et riktig anslag for hvor stor andel av midlene i en bypakke som går til veitiltak og til øvrige tiltak.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 112:

Ber om en fordeling av bompenginntektene i de tre største byene mellom folk bosatt i byen og folk bosatt utenfor byene?

### Svar:

Samferdselsdepartementet sitter ikke med en fordeling av bompenginntekter i de tre største byene fordelt mellom folk bosatt i byen og folk bosatt utenfor. Det tekniske systemet for bompenginnkreving er tilrettelagt for innkreving av bompenger, og for å gi riktig pris på det passerende kjøretøyet. Uthenting av data for å skulle knytte innbetalte bompenger til bosted for de som passerer en bomstasjon, ville reist utfordrende spørsmål bl.a. knyttet til personvern.

## Meld. St.14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 113:

Hvor stor andel av midlene som totalt skal bevilges til fylkesvei vil være øremerkede midler i planperioden?

### Svar:

Viser til Tabell 13.5 *Økonomiske rammer til fylkesvei. Mrd. 2024-kr* på side 184 i stortingsmeldingen. De øremerkede tilskuddet utgjør 2,9 mrd. kr av totalt 65 mrd. kr for hele perioden. De øremerkede tilskuddene omfatter rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene, utbedring for tømmertransport og tilskudd for kritiske bruer for militær mobilitet på fylkesveinettet.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 114:**

Hva er oppdatert kostnadsanslag for utbygging av Røatunnelen?

### **Svar:**

Røatunnelen er et fylkeskommunalt prosjekt, og det er Oslo kommune som er ansvarlig for dette. Vi er ikke kjent med at det foreligger oppdaterte og kvalitetssikrede kostnadsanslag for dette prosjektet. Etter det Samferdselsdepartementet er kjent med, skal det bl.a. arbeides videre med forbedringer av kryssløsning i dagen.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 115:**

Hva er oppdatert kostnadsanslag for utbygging av E6 Manglerudtunnelen?

### **Svar:**

Statens vegvesen har opplyst at det ikke foreligger oppdaterte og kvalitetssikrede kostnadsanslag for E6 Oslo Øst/E6 Manglerudtunnelen. Samferdselsdepartementet er kjent med at det har vært lokalpolitisk uenighet om prosjektet og ambisjonsnivået.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 116:**

Hva er oppdatert kostnadsanslag for fullverdig utbygging av strekningen, E39 Sula-Veibust-Blindheim-Moa?

### **Svar:**

Statens vegvesen har per i dag ikke et samlet oppdatert kostnadsanslag for helhetlig utbygging av strekningen. I Meld. St. 14 (2023–2024) er E39 Veibustkrysset omtalt i kap. 13.6.2 Veiprosjekter med kostnad under 1 mrd. kr. Dette tiltaket er kostnadsberegnet til om lag 155 mill. 2024- kr. Kostnadstall er oppgitt med samme metodikk og indeksjustering som lagt til grunn i arbeidet med Nasjonal transportplan 2025-2036.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 117:

Hva er oppdatert kostnadsanslag for helhetlig utbygging av rv. 13 Otta-Måløy med arm til Geiranger?

### Svar:

Fylkesvei 63, arm til Geiranger, var i konseptvalgutredningen for rv. 15 Strynefjell priset til 1 600 mill. 2016-kroner. Det er for øvrig lagt til grunn at prosjektet skal prioriteres av fylkeskommunen (jf. regjeringens vedtak om konsept [Rv15 over Strynefjell - beslutning etter KVU og KS1 \(vegvesen.no\)](https://vegvesen.no)). Ny Strynefjellstunnel er kostnadsestimert til 5 900 mill. 2024-kr (jf. tabell 13.1 i NTP). Statens vegvesen har ikke kostnadsanslag for øvrige deler av Otta-Måløy.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 118:

Ber om kostnadsanslag for helhetlig utbygging som firefeltsvei for E134 Karmøy-Frogn med arm til Bergen.

### Svar:

Det foreligger ikke et samlet kostnadsanslag for firefelts vei på hele denne strekningen.

Følgende kostnadsanslag foreligger:

- Statens vegvesens anbefalte konsept i KVU E134 Arm til Bergen, K1, har en kostnad på om lag 52 mrd. 2024-kroner. Konsept er ikke vedtatt i regjeringen. Kostnadstall er oppgitt med samme metodikk og indeksjustering som lagt til grunn i arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036.
- Bakka-Mo 2,4 mrd. 2024-kr, jf. tabell 13.1 i NTP
- Saggrenda – Elgjø 2,9 mrd. 2024-kr, jf. tabell 13.1 i NTP
- Dagslett – E18 6 mrd. 2024-kr, jf. tabell 13.1 i NTP

Det er ikke lagt til grunn firefelts vei for alle disse anslagene.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 119:**

Ber om kostnadsanslag for utbygging med smal firefeltsvei på E6 på strekningen Dombås-Ullsberg?

### **Svar:**

Det foreligger en konseptvalgutredning (KVU) fra 2012. Det er besluttet at videre planlegging skal baseres på utbedring av eksisterende vei for den aktuelle strekningen.

Statens vegvesen har per i dag ikke et samlet oppdatert kostnadsanslag for helhetlig utbygging av strekningen.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 120:**

Hva er oppdatert kostnadsanslag for utbygging av rv. 80 mellom Fauske og Bodø inkludert omlegging av E6 utenfor Fauske sentrum?

### **Svar:**

Statens vegvesen har ikke kostnadsanslag for denne strekningen.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 121:**

Hva er oppdatert kostnadsanslag for viderekobling av Vestfoldbanen mot Sørlandsbanen?

### **Svar:**

Daværende Jernbaneverket leverte KVV Grenlandsbanen til Samferdselsdepartementet i juli 2016. Det ble anbefalt å jobbe videre med et dobbeltsporkonsept med beregnet kostnad på om lag 25,6 mrd. 2015-kroner. Det er ikke gjort nye kostnadsestimater siden KVV-en, men prisjustert til 2024-kroner blir estimatet fra 2016 på godt over 35 mrd. kroner. Anslaget er usikkert. I mai 2017 forelå KS1 for prosjektet, der realisering ble frarådet.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 122:**

Hva er oppdatert kostnadsanslag for utbedret stamvei fra E18 til Larvik havn?

### **Svar:**

Det foreligger ikke godkjente/vedtatte planer for utbedring av rv. 400 mellom E18 og Larvik havn. Det planlegges og gjennomføres gang- og sykkelvei på strekningen.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 123:

Hva er oppdatert kostnadsanslag for utbygging av ny tunell med dobbeltspor mellom Ranheim og Hommelvik?

### Svar:

Estimatet fra kommunedelplanen tilsvarer om lag 13 mrd. 2024-kroner. Det er betydelig usikkerhet knyttet til estimatet, da det er utarbeidet i tidlig planfase og for flere år siden. Det er ikke jobbet mer med dobbeltspor og tunnel mellom Ranheim og Hommelvik etter kommunedelplan med konsekvensutredning i 2018 (vedtatt i 2019). Man har istedenfor valgt å gå videre med en effektpakke som skal muliggjøre økt frekvens for lokal- og regiontogene på Trønderbanen mellom Melhus-Stjørdal og Stjørdal-Steinkjer. Tilbudsforbedringen medfører at relasjonen Melhus-Stjørdal får fast halvtimesintervall i grunnrute. Videre vil effektpakken gi halvtimesintervall i morgen- og ettermiddagsrush i begge retninger til Steinkjer, mens det mellom Støren og Melhus vil være timesintervall i grunnrute og rush. Sammenlignet med dagens tilbud blir rushperioden på morgenen fra Steinkjer noe utvidet, og mot Steinkjer på ettermiddagen utvidet mer.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 124:

Hvor stor andel av varetransporten innenlands går på jernbane?

### Svar:

Til tross for vekst i godstransportarbeidet på jernbane i perioden 2018-2022, var det, ifølge de siste tallene fra Statistisk sentralbyrå, en reduksjon i jernbanens andel av fastlandstransporten i 2021 og 2022 målt i tonnkm. Dette skyldes en sterk vekst i veitransport disse to årene, særlig i 2022. Dette året ble 7,9 prosent av fastlandstransportarbeid utført på jernbane.

Transportarbeid (mill. tonnkm)	2018	2019	2020	2021	2022
Fastlandstransport i alt	24058	24712	24481	26160	27864
Jernbanetransport	2031	2106	2181	2136	2188
Lufttransport	11	10	10	5	4
Veitransport	19357	19881	19719	20887	22773
Sjøtransport	2658	2715	2571	3132	2899

Andel av fastlandstransportarbeid	2018	2019	2020	2021	2022
Jernbanetransport	8,4 %	8,5 %	8,9 %	8,2 %	7,9 %
Lufttransport	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Veitransport	80,5 %	80,5 %	80,5 %	79,8 %	81,7 %
Sjøtransport	11,0 %	11,0 %	10,5 %	12,0 %	10,4 %

Kilde: SSB

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 125:

Hva er andelen av varetransporten innenlands med vogntog fordelt pr fylke?

### Svar:

I tabellen under er andelen nytte-/varetransport, andel lastebil og andel biler over 16 m (vogntog og semi) angitt fylkesvis for riks- og fylkesveier. Andel vogntog inngår i andel lastebil.

Riksveier og fylkesveier	Andel nytte- og varetransport	Andel med lastebil	Andel med biler over 16 m (vogntog og semi)
Agder	16 %	5 %	4 %
Akershus	15 %	5 %	3 %
Buskerud	15 %	5 %	3 %
Finnmark	20 %	8 %	1 %
Innlandet	17 %	6 %	6 %
Møre og Romsdal	15 %	5 %	2 %
Nordland	17 %	7 %	3 %
Oslo	15 %	5 %	4 %
Rogaland	15 %	5 %	2 %
Telemark	16 %	5 %	4 %
Troms	16 %	6 %	2 %
Trøndelag	17 %	6 %	4 %
Vestfold	15 %	5 %	3 %
Vestland	15 %	5 %	2 %
Østfold	15 %	5 %	4 %
Samlet	16 %	5 %	3 %

Trafikantene på veinettet kan deles i tre kundegrupper: 79 % er persontransport, 16 % er nytte- og varetransport og 5 % er godstransport utført med lastebiler, som andeler av samlede kjørte km på riks- og fylkesveiene. Nytt- og varetransport er mobile tjenesteytere som hjemmehjelp, håndverkere mm. og den transporten med varebiler som ikke er persontransport. Vogntog og semitrailere (målt som alle biler over 16 meter) svarer for om lag 3 % av veitrafikken. Om lag 65 % av vogntogenes trafikkarbeid utføres på riksveinettet, derfor er andelen biler over 16 meter er høyere her (4 %) enn på fylkesveiene (2 %).

Kilder er veieierens trafikktelepunkter og Nasjonal veidatabank. Det foreligger en viss grad av usikkerhet i datakildene. Data for kommunale og private veier finns det i liten grad statistikk for. SSBs utvalgsundersøkelser og tilgjengelige trafikktelegninger tilsier at godstransportarbeidet (tonnkm) er størst på riksveiene, etterfulgt av fylkesveiene, og generelt sett lavere på kommunale og private veier.

Områder med høy industri- og næringsaktivitet har mer godstransport generelt, og på vei, enn områder med mindre slik aktivitet. Sjø foretrekkes når store volumer skal fraktes. Områder uten tilgang til sjø har høyere andel tunge transportere på vei, som Innlandet.

Tabellen viser andel av samlet transport, og det er viktig å huske at størrelsen på persontransporten i aktuelt fylke har en avgjørende innflytelse på andelen. Et fylke med lav andel kjøretøyer over 16 m kan ha flere lange kjøretøyer på vei enn et med høyere andel, dersom befolkningen og persontransporten er større. Fylkene som har flest kjørte km med lange kjøretøyer på riksvei er Innlandet og Akershus, og på fylkesvei er det Trøndelag og Vestland.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 126:

Hva er den totale varetransporten for distribusjon under 70 km fordelt pr fylke?

### Svar:

Det publiseres ikke avstandsinndelt statistikk per fylke. På nasjonalt nivå publiserer SSB avstandsklassifiserte data for transport med lastebiler i kategoriene under 50 km, mellom 50-150 km og over 150 km.

Tabellen under viser transportert mengde, transportarbeid og trafikkarbeid utført med lastebil i 2023 for hele landet. Varetransport utført med varebiler inngår ikke.

	Transportmengde (mill. tonn)		Transportarbeid (mill. tonnkm)		Kjøretøykm (mill. km)	
<b>0-49 km</b>	161	61 %	3 046	12 %	218	13 %
<b>50-149 km</b>	58	22 %	4 974	20 %	430	25 %
<b>Over 150 km</b>	47	18 %	16 409	67 %	1 063	62 %

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 127:

Hva er den daglige og månedlige transporten av laks med vogntog fordelt fra kvart enkelt fylke?

### Svar:

I 2022 ble det solgt 1,7 mill. tonn laks og annet oppdrett til en verdi av 108,3 mrd. kr. Det ble landet 2,5 mill. tonn fangst til en verdi av 32,7 mrd. kr. Fordelingen på fylker publiseres av Fiskeridirektoratet og følger av tabellen under.

	Mengde (1000 tonn), år 2022			Verdi (mill. kr), år 2022		
	Fangst, landet	Laks og ørret, salg	Øvrig, oppdrett	Fangst, landet	Laks og ørret, salg	Øvrig, oppdrett
Hele landet	2 459	1 651	11	32 700	107 701	558
Troms og Finnmark	638	355	0	13 761	22 335	3
Nordland	393	366	2	5 043	24 764	78
Trøndelag	165	312	5	890	19 415	119
Møre og Romsdal	523	121	1	6 908	8 190	80
Vestland	282	374	1	3 107	24 732	75
Rogaland	451	105	1	2 669	7 136	170
Øvrige fylker	6	17	0	323	1 128	32

Basert på tabellen over har Statens vegvesen anslått (med betydelig usikkerhet) at det kjørte rundt 330 vogntog daglig med havbruk og fangst på riks- og fylkesveiene. Forutsetningene for dette er en gjennomsnittlig vekt på 15 tonn per bil (nasjonalt gjennomsnitt for lastebiler), 6 % av fangst på vei (anslått basert på produkter med høy salgspris) og lik fordeling på alle årets 365 dager. Vestland, Troms og Finnmark, Nordland, Trøndelag og Møre og Romsdal, er fylkene hvor de største volumene skapes og sjømattransportene har sine utspring.

Tabellen nedenfor er oversikt over antall vogntog med start i aktuelle fylker.

	Daglige vogntog, år 2022 (antatt gjennomsnittsvikt 15 tonn)			
	Fangst, landet (antatt 6% på vei)	Laks og ørret, salg	Øvrig, oppdrett	Daglige vogntog
Hele landet	26	301	2	329
Troms og Finnmark	7	65	0	72
Nordland	4	67	0	71
Trøndelag	2	57	1	59
Møre og Romsdal	5	22	0	28
Vestland	3	68	0	72
Rogaland	5	19	0	24
Øvrige fylker	0	3	0	3

Antall månedlige vogntog fra havbruk og fangst kan være rundt 10 000, gitt samme forutsetninger som daglige vogntog.

Tabellen nedenfor er oversikt over antall vogntog med start i aktuelle fylker.

	Månedlige vogntog, år 2022 (antatt gjennomsnittsvikt 15 tonn)			
	Fangst, landet (antatt 6% på vei)	Laks og ørret, salg	Øvrig, oppdrett	Daglige vogntog
Hele landet	782	9 170	61	10 012
Troms og Finnmark	203	1 974	0	2 177
Nordland	125	2 034	14	2 173
Trøndelag	52	1 731	26	1 809
Møre og Romsdal	166	674	3	844
Vestland	90	2 080	8	2 177
Rogaland	144	582	8	734
Øvrige fylker	2	94	2	98

Som grunnlag for NTP 2025-2036 ble transport fra landets lakseslakterier til markeder kartlagt. Til tross for at Nord-Norge, Trøndelag og Vestlandet har størst produksjon av sjømat, har Østlandet flest vogntog med sjømat på veiene. Dette kommer av at flere varestrømmer møtes. Veistrekningen med størst tetthet av laksetransporter er E6 gjennom Østfold. Flere grensekryssinger til Sverige og Finland, som E45 Kivilompolo, E8 Kilpisjåvre og E10 Bjørnfjell, baneterminalene i Narvik, på Helgeland og i Oslo, OSL Gardermoen og Kristiansand havn er viktige for sjømatens forutsigbare fremkommelighet.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 128:**

Hva er den daglige og månedlige transporten av alle fiskeprodukter målt pr fylke og ant vogntog?

### **Svar:**

For svar på spørsmålet viser vi til svar på spørsmål 127.



DET KONGELIGE  
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

*Fiskeri- og havministeren*

Svar på spørsmål 75 og 129  
Spørsmål 129 ble sendt  
videre til NFD av SD.

Transport- og kommunikasjonskomiteen  
Stortinget  
Postboks 1700 Sentrum  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

24/2907-33

15. mai 2024

## **Meld. St. 14 (2023 - 2024) Nasjonal transportplan 2025 - 2036: Svar på spørsmål fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Stad skipstunnel**

Jeg viser til brev 25. og 26. april fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité, med spørsmål til Meld. St. 14 (2023 – 2024) Nasjonal transportplan 2025-2036.

### **Spørsmål 75:**

«Hva er beregnede klimagassutslipp av skipstunnel i Stad?»

### **Svar:**

Beregninger av klimagassutslipp fra prosjektet Stad skipstunnel er hentet fra forprosjektet, og det er knyttet stor usikkerhet til anslagene. Anslagene er heller ikke direkte sammenlignbare med tilsvarende beregninger for nye, større investeringsprosjekter på kystområdet, da metodikken er videreutviklet siden forprosjektet for Stad skipstunnel ble ferdigstilt.

Klimagassutslipp fra produksjon og transport av materialer er estimert til 60 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, mens utslipp fra anleggsfasen er beregnet til 60 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. De estimerte totale utslippene er med dette anslått til 120 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter.

Stad skipstunnel vil åpne en ny indre sammenhengende seilingsrute langs vestlandskysten, og dette vil påvirke fartøyenes seilingsmønster i området. Hvor mange fartøy som faktisk kommer til å benytte tunnelen, vil avhenge av blant annet værforhold, avgangshavn og anløpshavn. Det er estimert at klimagassutslippene reduseres med 4 100 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter per år, over en analyseperiode på 75 år, som følge av at skipstunnelen tas i

bruk. Samlet sett utgjør dette en nedgang i klimagassutslipp på 307 500 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter.

**Spørsmål 129:**

«Hva er forventet reduksjon av antall vogntog på veg ved bygging av Stad skipstunnel som en effekt av denne utbyggingen?»

**Svar:**

Det foreligger ingen beregninger av hvordan Stad skipstunnel vil påvirke antall vogntog på veiene.

Med hilsen



Marianne Sivertsen Næss

Kopi

Anne Berit Stavseth  
Samferdselsdepartementet

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 130:

Hva blir fordelinga pr fylke årlig i perioden 2025-2030 for tilskudd - opprusting og fornying av fylkesveinettet?

### Svar:

Fylkeskommunene har ansvaret for å finansiere og forvalte fylkesveiene. Fylkesveier finansieres i hovedsak over fylkeskommunenes frie midler (skatt og rammetilskudd) og bompenger. Fylkeskommunenes brukte i 2022 på om lag 22,9 mrd. kroner til drift, vedlikehold og investering på fylkesvei.

I Meld. 14 (2023-2024) *Nasjonal transportplan 2025-2036* har regjeringen prioritert 3 mrd. kr i årlig gjennomsnitt for perioden 2025-2030 til tabell C-saken *Opprustning og fornying av fylkesvegnettet*, ref. Tabell 13.5 på side 184. Midlene gis etter en særskilt fordeling og dagens fordeling mellom fylkeskommunene er angitt på side 64 i [Inntektssystemet for kommunar og fylkeskommunar 2024 \(regjeringen.no\)](https://www.regjeringen.no)

Summen på 3 mrd. kr utgjør et årlig gjennomsnitt i rammen og de faktiske bevilgningene til fylkeskommunene vil avhenge av de årlige budsjettprosessene. Fordelingen av et årlig gjennomsnitt vil gi en slik fordeling mellom fylkeskommunene – forutsatt ingen endring i dagens fordeling av midlene (rundet av til nærmeste mill. kr):

Fylkeskommune	Opprusting og fornying (tabell c)
Østfold	68
Akershus	65
Oslo	11
Innlandet	188
Buskerud	179
Vestfold	52
Telemark	166
Agder	222
Rogaland	133
Vestland	576
Møre og Romsdal	306
Trøndelag	210
Nordland	431
Troms	322
Finnmark	108
Sum	3 036

## Meld. St.14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 131:

Hvilke kritisk bruer er lagt til grunn i planen for militær mobilitet for fylkesveinettet, og for riksveinettet?

### Svar:

Regjeringen legger i NTP 2025-2036 opp til å opprette et øremerket tilskudd for kritiske bruer for militær mobilitet på fylkesveinettet. Dette innebærer midler til 14 identifiserte bruer på fylkesveinettet i Akershus, Innlandet, Trøndelag, Troms og Vestland. Regjeringen prioriterer totalt 600 mill. kr til dette i planperioden. Dette vil sette fylkeskommunene i stand til å utbedre disse bruene. Informasjonen om hvilke bruer dette gjelder deler Statens vegvesen med de aktuelle fylkeskommunene.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 132:

Hva er samlet satsing på døgnhvileplasser for transportnæringen i planen, fordelt pr fylke?

### Svar:

For å sikre pause- og hviletidsbestemmelser for sjåførere i tillegg til tilstrekkelige lademuligheter er det anslått et totalt behov for mellom 80 og 90 døgnhvileplasser langs riksveinettet. I dag er det i underkant av 60 døgnhvileplasser langs riksveinettet, og med regjeringens prioritering er målet at det anslåtte behovet skal være dekket i løpet av første seksårs-periode. Statens vegvesen planlegger nå den forsterkede innsatsen som varsles i stortingsmeldingen om NTP (innsatsen forsterkes med totalt 3,7 mrd. kr. i planperioden til utbygging og drift av døgnhvile- og rasteplasser). Det vil si å øke antall døgnhvileplasser samtidig som tilbudet erstattes der avtaler om døgnhvileplasser går ut i perioden 2024-2030. Når avtaletiden for en døgnhvileplass går ut, vurderes behovet med hensyn til lokalisering og kapasitet på nytt. Dette innebærer at det noen ganger etableres færre på strekningen, andre ganger flere.

I tillegg skal nye modeller for etablering testes ut, som også kan gi endringer i størrelse og antall. For nye steder er areal- og avtaleprosesser tidkrevende, og bør helst være på plass innen 2028 dersom tilbudet skal stå klart for tungtrafikken i 2030.

I henhold til en kartlegging og nasjonal plan for døgnhvileplasser fra 2017, er det behov for mange nye hovedrasteplasser på Vestlandet, mens det er behov for å oppgradere mange eksisterende hovedrasteplasser på Nord-Vestlandet og i Nord-Norge. Det er pekt på lokaliseringer for om lag 9-11 flere døgnhvileplasser nord for Bodø og om lag 26 steder sørover fra Meråker, spredt fordelt. I tillegg vil mange av dagens rundt 40 avtaler med private utløpe i løpet av perioden.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 133:

Hva gjenstår i totale kostnader pr fylke for å oppnå oppfølging av tunnellsikkerhetsforskriften?

### Svar:

Det er to forskrifter som kan være ment av spørsmålsstiller; forskrift av 15. mai 2007 nr. 517 om minimum sikkerhetskrav til visse vegtunneler (tunnellsikkerhetsforskriften) og forskrift av 10. desember 2014 nr. 1566 om minimum sikkerhetskrav til visse tunneler på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo (tunnellsikkerhetsforskrift for fylkesveg m.m.). Førstnevnte forskrift for visse tunneler på riksvei har et virkeområde som omfatter tunnelene over 500 meter på riksveinettet. Den andre forskriften, tunnellsikkerhetsforskriften for fylkesveg m.m., omfatter tunneler over 500 meter med ÅDT over 300 på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo kommune. I henhold til begge forskrifter skal visse tunneler utbedres for å oppfylle minimumskravene til sikkerhet i forskriftene. Dette gjelder riksveitunneler som var åpne for trafikk per 30. november 2006 og fylkesveitunneler som var åpne for trafikk per 1. januar 2010. Tunnelene skal utbedres innen forskriftsfestede frister. Samferdselsdepartementet har den 8. mai oversendt oppdrag til Statens vegvesen Vegdirektoratet om å sende forslag til utsatte frister i begge forskriftene på alminnelig høring.

SVV beregnet i 2019, under sams fylkesveiadministrasjon, et oppdatert kostnadsestimat for kompensasjon til fylkeskommunene for tunnelene på fylkesvei som må utbedres som en direkte følge av innføringen av tunnellsikkerhetsforskriften for fylkesvei. Kostnadsestimatet er på om lag 9,77 mrd. 2024-kroner. Med tilskuddet som gis over tabell-C i inntektssystemet vil om lag 45 prosent av kompensasjonen være utbetalt ved utgangen av 2024. De gjenstående 5,4 mrd. kr vil etter planen bli utbetalt over tabell-C i inntektssystemet i perioden 2025-2033. I forbindelse med den kommende høringen av forslag om utsatte frister vil fylkeskommunene bli bedt om å rapportere på fremdriften på tunnelutbedringene i forbindelse med høringen av forskriftsendringen.

Statens vegvesen anslår at det er et samlet restbehov for oppgradering av riksveitunneler i henhold til tunnellsikkerhetsforskriften på om lag 21,5 mrd. 2024-kr. Dette gjelder både restfinansiering av arbeid som er startet og oppgradering av tunneler der arbeidet ikke har startet ennå. Vegvesenet har mål om kostnadsreduksjon for tiltak i tunneler utenfor TEN-T-nettverket som ikke er startet opp. Det er tatt høyde for dette.

Det er kun tatt med midler som er planlagt gjennom Statens vegvesens program for tunneloppgradering. Noen tunneler som ikke oppfyller tunnellsikkerhetsforskriften, skal avløses av ny vei. Det er ikke tatt med kostnader til slike veiløsninger. Oppgradering av E16 Lærdalstunnelen finansieres over planporteføljen. Den fylkesvise fordelingen av behovet er vist i tabellen nedenfor:

Fylke	mill. 2023-kr
Akershus	1 800
Buskerud	600
Finnmark	2 100
Innlandet	100
Nordland	2 400
Møre og Romsdal	400

Telemark	50
Vestland	14 000
Totalt	21 450

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 134:

Ber om en oversikt over forsterket innsats for ladeinfrastruktur fordelt pr fylke i planperioden 2025-2030?

### Svar:

I juni 2023 la Statens vegvesen fram *Plan for utbygging av ladestasjoner for tunge kjøretøy*, utarbeidet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og i samarbeid med Enova og Nye Veier AS. Planen er ikke fylkesfordelt, men viser hvor trafikkstrømmene er størst, og langs hvilke strekninger det kan være fornuftig å etablere et tilbud først. Den viser også raste- og døgnhvileplassene som kan egne seg for tungbillading, jf også svar på spørsmål 132. Planen omfatter en oppstartsfase og en utrullingsfase. Oppstartsfasen omfatter Oslo-Svinesund og strekninger mellom Oslo-Kristiansand-Stavanger, Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim.

Planen peker deretter på andre viktige hovedveier i Sør-Norge og strekningen Bodø-Tromsø, før ladeinfrastrukturen rulles ut på hele riksvegnettet. Nøyaktig hvor et ladetilbud etableres når, vil imidlertid i stor grad være avhengig av vurderinger gjort av de kommersielle ladeoperatørene.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 135:

Hva er gjeldende beregningsgrunnlag for alternativ bruk av ferjetilskudd på fylkesvei?

### Svar:

Ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd for fylkesveiferjer legger til rette for at fylkeskommunene kan delfinansiere ferjeavløsningsprosjekter med midlene de får for ferjesambandet gjennom rammetilskuddet. Den fylkeskommunale ferjeavløsningsordningen er beskrevet i retningslinjer for ordningen, fastsatt av Samferdselsdepartementet og daværende Kommunal- og moderniseringsdepartementet 22. februar 2016, sist revidert 7. oktober 2020: [Retningslinjer for ferjeavløsningsordninga for fylkesvegferjer - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no/no/tema/transport/ferjeavløsning/retningslinjer-for-ferjeavløsning-ordninga-for-fylkesvegferjer-id2844114).

Den fylkeskommunale ferjeavløsningsordningen finansieres innenfor rammetilskuddet til fylkeskommunene. Årlig beløp i ferjeavløsningsmidler blir beregnet på bakgrunn av reduksjonen i rammetilskudd når et ferjesamband blir avløst eller innkortet av bru eller undersjøisk tunnel. Reduksjonen blir beregnet som nettoeffekten av redusert tilskudd til ferje, gjennom ferjenøkkelen i rammetilskuddet, og økt tilskudd til fylkesvei, gjennom fylkesveinøkkelen i rammetilskuddet. Årlig beløp blir prisjustert med 2,5 prosent fra det året vedtak om at prosjektet skal inkluderes i ordningen er gjort, og i hele perioden det blir utbetalt.

Årlig beløp i ferjeavløsningsmidler blir utbetalt fra og med det året ferjesambandet er avløst eller innkortet og fram til en når de nominelle byggekostnadene og inntil 50 prosent av beregnede rentekostnader, men ikke lenger enn i maksimalt 45 år. Merverdiavgiftskompensasjon og eventuelle finansieringsbidrag fra bompenger blir trukket fra byggekostnadene i beregningen av rentekostnader og lengden på utbetalingsperioden.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 136:

Hva er beregnet reell reduksjon av ferjeprisene for riksvegferjene målt fra 1/10-2021 til dags dato?

### Svar:

Regjeringens målsetning for ferjeprisene er fastsatt i Hurdalsplattformen: «Halvere prisene på riksveiferjer og fylkesveiferjer i løpet av fireårsperioden. Vi vil sammen med fylkeskommunene ta initiativ til at det utarbeides et felles takstregulativ for riksveiferger og fylkesveiferger, og ha som mål at prisene på fergesambandene for de reisende totalt sett halveres fra nivået 01.01.2021, og der staten dekker kostnadene for prishalveringen.»

Oversikt over takstendringene er lagt inn i tabellen under. Utgangspunktet for prisendringene var fra 1. januar 2021, og samlet endring i AutoPASS-regulativ for ferjetakster fra 1.1.2021 til 1.1.2024 er:

Oversikt over takstendringer fra 1. januar 2021 i AutoPASS-regulativ for ferjetakster				
Fra og med dato	%-vis endring av takst (ekskl. mva)	Takstnivå uten mva	mva-sats	Takstnivå med mva (jan 2021=100)
01.01.2021		94,3	6 %	100,0
01.07.2021	-25,00 %	70,8	6 %	75,0
01.10.2021	0,00 %	70,8	12 %	79,2
01.01.2022	-11,67 %	62,5	12 %	70,0
01.01.2023	0,00 %	62,5	12 %	70,0
16.08.2023	-28,57 %	44,6	12 %	50,0

Fra 1.1.2024 ble ferjetakstene indeksregulert med 4,4 %.

Utover disse takstendringene ble det fra 1. juli 2022 gratis å reise til/fra øyene Røst, Værøy og Ombo på rv. 80 Bodø – Røst – Værøy – Moskenes og rv. 13 Hjelmeland – Nesvik – Skipavik (Ombo). I tillegg ble takstene nullutslippskjøretøy i takstgruppe AP1 (kjøretøyer med en lengde på inntil 6 meter) økt fra 1. mars i år.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 137:

Hva er forventet vekst i biltrafikken i hele landet beregnet for NTP perioden?

### Svar:

Som grunnlag for arbeidet med Nasjonal transport 2025-2036 er det gjort framskrivinger av trafikkutviklingen i landet, som er vist for beregningsårene 2030 og 2060. I kapittel 3 i Meld. St. 14 (2023-2024) *Nasjonal transportplan 2025-2036* presenteres beregninger av utvikling av etterspørsel etter transport. Her beskrives drivere for transportbehovet, utviklingstrekk, usikkerhet og ulike framskrivinger. I kapittel 3.4. omtales tradisjonelle framskrivinger av transportbehov. Disse beregningene illustrerer hvordan utviklingen kan bli mot 2060 dersom dagens virkemiddelbruk videreføres, uten nye tiltak i infrastruktur, transporttilbud, avgifter, reguleringer eller andre nye tiltak.

Disse framskrivingene viser en beregnet vekst i antall reiser pr. år for personbiltrafikken fra 3 109 mill. turer i 2020 til 3 366 mill. turer i 2030 og til 3 586 mill. turer i 2060. Tallene inkluderer korte og lange reiser for både bilførere og passasjerer.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 138:

Ber om oppdatert kostnadsanslag for E39 Ringvei Øst fordelt på delprosjekt?

### Svar:

For strekningen Vågsbotn–Klauvaneset er kostnadsanslaget oppgitt til 6,9 mrd. kr i tabell 13.1 i Nasjonal transportplan 2025-2036. De to øvrige strekningene av Ringveg øst er ikke prioritert i Nasjonal transportplan. Det foreligger ifølge Statens vegvesen godkjent kostnadsanslag for strekningen Arna-Vågsbotn på 8,8 mrd. 2024-kroner. Kostnadstallet er oppgitt med samme metodikk og indeksjustering som lagt til grunn i arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036. For Fjøsanger–Arna har ikke Statens vegvesen et godkjent anslag.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 139:

Ber om oppdater kostnadsanslag for helhetlig utbygging av E10 Å-Fiskebøl?

### Svar:

E10 Fiskebøl–Nappstraumen: 5 200 mill. 2024 kr. Kostnadstall er oppgitt med samme metodikk og indeksjustering som er lagt til grunn for arbeidet med Nasjonal transportplan 2025-2036. Prosjektet ligger i utviklingsporteføljen. Som det går fram av svar på spørsmål 9 er det relativt stor usikkerhet rundt kostnadsanslagene til flere av prosjektene i utviklingsporteføljen der planleggingen er kommet kort. E10 Nappstraumen–Å: 1 500 mill. 2024-kr, jf. tabell 13.1 i NTP.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 140:**

Ber om oppdatert kostnadsanslag for Ullsfjordforbindelsen

### **Svar:**

Statens vegvesen har ikke kostnadsanslag for denne strekningen.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 141:**

Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbedring av E6 Alta bro?

### **Svar:**

Statens vegvesen har ikke godkjent kostnadsanslag for dette tiltaket.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 142:**

Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbedring av E6 Transfarelv bro?

### **Svar:**

Statens vegvesen har ikke godkjent kostnadsanslag for dette tiltaket.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 143:**

Ber om en oversikt over mulige utbedringer på Meråkerbanen med kostnadsanslag?

### **Svar:**

Tiltak på Meråkerbanen er allerede prioritert i NTP 2022–2033, herunder fornyelse og oppgradering for å øke aksellasten slik at tyngre tog kan trafikere strekningen og elektrifisering Hell-Riksgrensen. Ut over dette har ikke Bane NOR planlagt eller utredet andre tiltak.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 144:

Ber om en oversikt over alle riksveiprojekter som er en del av byvekstavtaler og bypakker?

### Svar:

Nedenfor følger en oversikt over store riksveiltak som inngår i pågående bypakker. Begrepet «bypakke» brukes ulikt, og det er per i dag ikke entydig definert. Vi har derfor avgrenset svaret til byvekstavtaler og bypakker som per i dag er aktuelle for statlige tilskudd. For bypakker som er lagt fram i flere faser, er grunnlaget i hovedsak siste proposisjon som er lagt frem for Stortinget.

#### *Oslopakke 3 (byvekstavtale og bypakke)*

- Et bidrag fra Oslopakke 3 til E18 Vestkorridoren (E18 Lysaker–Ramstadsletta). Prosjektet er ikke en del av byvekstavtalen.

#### *Miljøløftet i Bergen (byvekstavtale og bypakke)*

- Et bidrag til E16/E39 Ringveg øst. Prosjektet er delt i tre prosjekter (blant annet E39 Klauvaneset–Vågsbotn). Disse er ikke del av byvekstavtalen.

#### *Bymiljøpakken Nord-Jæren (byvekstavtale og bypakke)*

- E39 Ålgård–Hove (Hove–Osli, Osli–Figgjo og Figgjo–Ålgård)
- E39 Smiene–Harestad
- Rv. 509 Transportkorridor vest

#### *Miljøpakken Trondheim (byvekstavtale og bypakke)*

- Rv. 706 Nydalsbrua

#### *Tenk Tromsø (byvekstavtale og bypakke)*

- E8 Flyplasstunnelen

#### *Bypakke Nedre Glomma*

- Rv. 22 Hafslund–Dondern

#### *Samferdselspakke for Kristiansandsregionen*

- E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen

#### *Bypakke Grenland*

- Ingen aktuelle tiltak

#### *Bypakke Bodø*

- Ingen aktuelle tiltak

#### *Bypakke Ålesund*

- E136 Breivika–Lerstad

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 145:

Ber om et anslag for hvilke merkostnader som vil påføres utbyggingsprosjekter med krav om utslippsfrie anleggsplasser?

### Svar:

I NTP 2025-2036 er det varslet at regjeringen vil vurdere om det i utredningen av et forbud mot salg av anleggsmaskiner med forbrenningsmotor fra 2035 også kan settes mål eller stilles krav til anleggsplassene.

I sine leveranser til NTP oppga både Bane NOR og Nye Veier at det ikke finnes tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag for å kunne vurdere merkostnader ved å ta i bruk nullutslippsmaskiner på anleggsplasser. Statens vegvesen har imidlertid gitt grove anslag for økningen i total kostnader i sine anleggsprosjekter. Anslagene er et øyeblikksbilde fra våren/sommeren 2023 og er ventet å endre seg. Merkostnaden vil variere fra prosjekt til prosjekt og er svært avhengig av tidspunkt for gjennomføring. Analysene så langt tyder på at merkostnader ved en 100 pst. utslippsfri anleggsplass pr. 2023 kan utgjøre 3-7 pst. av total entreprisekostnad. Anslaget tar utgangspunkt i merkostnader på entreprisekostnaden for bruk av elektriske anleggsmaskiner. Her er det forutsatt Enova-støtte om lag på dagens nivå for en stor del av anleggsmaskinene.

Et ev. mål eller krav til anleggsplasser må operasjonaliseres slik at det blir treffsikkert med tanke på å redusere utslipp fra anleggsplassene. Dette innebærer en vurdering om hva det skal stilles krav til/mål om, for eksempel om det er maskinbruken eller andelen maskiner i bruk. For transportvirksomhetene er det behov for tilstrekkelig fleksibilitet i et slikt mål/krav som gjør at det er mulig å gjennomføre de store anskaffelsene.

Et eventuelt mål/krav for utslippsfrie anleggsplasser må ses i sammenheng med tre oppdrag som Klima- og miljødepartementet har gitt til Miljødirektoratet, Statens vegvesen mfl. Et av disse oppdragene går ut på å utrede krav om nullutslipp og fossilfrie bygge- og anleggsplasser i offentlige anskaffelser og skal etter planen leveres denne våren.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 146:

Ber om et anslag på hvilke merkostnader som vil følge av innføring av nullutslipp for tungbiler fra 2030?

### Svar:

I Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 ble det satt mål om at innen 2030 skal nye tyngre varebiler, 75 pst. av nye langdistansebusser og 50 pst. av nye lastebiler være nullutslippskjøretøy. I tillegg har regjeringen i Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036 varslet at den vil jobbe for å nå det langsiktige målet til stortingsflertallet om at nye tunge kjøretøy skal være nullutslipp eller bruke biogass i 2030. Andelen nullutslippskjøretøy av førstegangsregistrerte kjøretøy var ved utgangen av 2023 på 32 pst. for tunge varebiler, 26 pst. for langdistansebusser og 12 pst. for lastebiler.

Det legges til grunn at spørsmålet omhandler hvilke merkostnader det vil få dersom man skal øke andelen nullutslippskjøretøy utover det som ligger inne i framskivingene. Det er ikke gjort oppdaterte beregninger av den samfunnsøkonomiske kostnaden ved å nå disse måltallene, og kostnaden vil avhenge av hvilke virkemidler som benyttes for å nå dem. Miljødirektoratet har imidlertid gjort noen anslag på tiltakskostnader som kan gi en pekepinn på merkostnaden ved å nå måltallene.

Når det gjelder tyngre varebiler, har Miljødirektoratet i sin rapport *Klimatiltak i Norge - Kunnskapsgrunnlag 2024* (rapport M-2760) oppgitt at tiltakskostnaden for tiltaket *100 % av nye tunge varebiler er nullutslipp fra 2027* antas å være mellom 1 000 og 1 500 kr/tonn. Dette tiltaket er vesentlig mer ambisiøst enn måltallet om 100 pst. nullutslipp i 2030, og tiltakskostnaden for å nå måltallet vil derfor være lavere enn dette.

Når det gjelder langdistansebusser, har Miljødirektoratet i den samme rapporten oppgitt at den gjennomsnittlige tiltakskostnaden for tiltaket *alle nye langdistansebusser er elektriske eller går på biogass innen 2030* er antatt å være på 2 000 kr/tonn CO<sub>2</sub>-ekv. Dette er et mer ambisiøst tiltak enn måltallet i NTP om 75 pst. i 2030, dermed vil tiltakskostnaden også for dette måltallet være lavere.

For målet om at 100 % av nye lastebiler bruker nullutslippsteknologi eller biogass i 2030, har Miljødirektoratet i rapporten *Elektriske lastebiler – teknologiutvikling, kostnader og barrierer* (rapport M-2550) anslått at den gjennomsnittlige tiltakskostnaden for 100 prosent salg av el-lastebiler i 2030 er på rundt 550 kr/tonn CO<sub>2</sub>. Kostnaden varierer betydelig mellom segmenter og ut fra bruksmønster. Økte kraftpriser vil også kunne øke tiltakskostnaden noe. Tiltakskostnaden for biogass- eller hydrogendrevne lastebiler er ikke beregnet.

Anslag på tiltakskostnader må tolkes med varsomhet og anses som usikre da det ligger en rekke forutsetninger til grunn for anslagene, samt at anslagene ikke fanger opp alle kostnader. Kostnader ved virkemiddelbruken er ikke inkludert i anslagene.

## Meld. St.14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 147:

Hvorfor mener departementet at det er et argument for å avvikle riksveiferjeavløsningsmidler «fordi en avløsning av dagens riksveiferjesamband ikke kan finansieres gjennom en løsning med ferjeavløsningsmidler og bompenger alene»?

### Svar:

Det er i dag 16 riksveiferjesamband. Flere av disse går over lange strekninger som ikke lar seg rent teknisk avløse av en tunnel eller bru. For de prosjektene der det er teknisk gjennomførbart innebærer det å erstatte ferje med bru eller tunnel så store investeringskostnader at prosjektene ikke lar seg finansiere av ferjeavløsningsmidler og bompenger alene. Det er dermed behov for statlige midler i tillegg.

Det betyr at disse prosjektene må vurderes opp mot de øvrige investeringsprosjektene på riksvei i de ordinære budsjettprosessene og i Nasjonal transportplan. I tillegg mangler det (etter bompengereformen) en aktør som kan låne opp og forskuttere ferjeavløsningsmidlene slik det er beskrevet på side 165 i NTP 2025-2036.

Som det også er gjort rede for der innebærer det at dersom ordningen med ferjeavløsning på riksvei skal kunne benyttes, må den oppdateres. Regjeringen vil komme tilbake til oppdatering av ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd på riksvei dersom den kan anvendes for et konkret utbyggingsprosjekt.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 148:**

**Tunneloppgraderinger:** Er det satt av midler til tunneloppgradering på strekninger der nye veiprosjekter planlegges?

### **Svar:**

Det er tatt hensyn til tunnelsikkerhetsforskriften i nye prosjekter som planlegges. Se for øvrig svar på spørsmål 133.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 149:

**Vestfoldbanen:** Hva er beregnet kostnad og samfunnsøkonomisk netto nytte for prosjektet dobbeltspor Stokke-Sandefjord? Når kan man tidligst starte opp prosjektet?

### Svar:

Beregnet kostnadsestimat for tiltakene som kreves for å realisere tilbudsforbedringen fra ett til to tog i grunnrute mellom Oslo og Skien, der dobbeltsporet mellom Stokke og Sandefjord er mest omfattende, er om lag 12,8 mrd. 2024-kr. Anslagene er usikre. Samfunnsøkonomisk analyse beregner at utbyggingen gir en samlet netto nåverdi på -14,7 mrd. kr og en netto nåverdi per budsjettkrone på -0,96. Planleggingen er ikke kommet langt nok til at det kan angis noe anslag for oppstart.

## Meld. St. 14 (2023-2034) Nasjonal transportplan 2025–2036

### Spørsmål 150:

Ber om å få sendt over «supersider» for alle prosjekter som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode, både for vei og jernbane.

### Svar:

#### Vei:

Det vises til Statens vegvesens leveranse på prioriteringsoppdraget for Nasjonal transportplan 2025–2036 med frist 31. mars og 3. oktober 2023, vedlegg 3 Supersider. Dette er vedlagt svaret og er også tilgjengelig på nett her: [ntp-2025-2036-vedlegg-3-supersider-091023\\_endret180324.pdf](https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/ntp-2025-2036-vedlegg-3-supersider-091023_endret180324.pdf) ([regjeringen.no](https://www.regjeringen.no))

#### Jernbane:

Det vises til Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF sin felles leveranse på prioriteringsoppdraget for Nasjonal transportplan 2025–2036 med frist 31. mars og 3. oktober 2023, vedlegg 2 Supersider. Dette er vedlagt svaret og er også tilgjengelig på nett her: [jernbane-vedlegg-2-supersider.pdf](https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/jernbane-vedlegg-2-supersider.pdf) ([regjeringen.no](https://www.regjeringen.no))

Virksomhetene utarbeidet supersider for prosjekter som var prioritert for oppstart i første seksårsperiode i sine porteføljeforslag. Det er dermed ikke helt sammenfall med prosjektene som er prioritert i den endelige transportplanen.



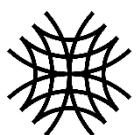
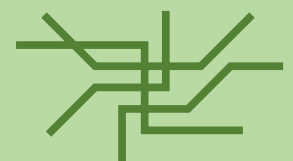
# Vedlegg 2: Supersider

3. oktober 2023



Jernbanesektorens svar på  
prioriteringsoppdraget

Nasjonal transportplan 2025-2036



Jernbane-  
direktoratet

**BANE NOR**

# Effektpakke: Flere tog i Oslo-navet

Jernbane

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 03.10.2023.

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

### Dagens situasjon:

Oslo er et nasjonalt knutepunkt, og start- og endepunkt for nesten alle transportkorridorene på Østlandet. Jernbanekapasiteten i Oslo og omegn er maksimalt utnyttet. Det er flaskehals på flere stasjoner og banestrekninger.

**Tiltaksutløsende behov:** Det er behov for å øke driftsstabilitet, kapasitet og togtilbudet i og rundt Oslo, for å møte etterspørselen fra passasjerer og godsoperatører.

**Om prosjektet:** For å øke antall avganger er det behov for flere større og mindre tiltak i og rundt Oslo S. Blant annet retningsdrift i Brynsbakken, ventespør på Grorud stasjon, ny avgreining til Østfoldbanens østre linje, vendespør på Asker stasjon, sportiltak på Lillestrøm stasjon og Oslo S.

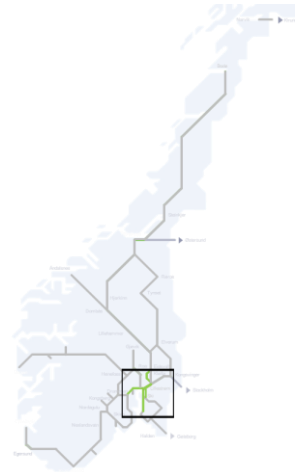
**Samfunns mål:** Et bærekraftig transportsystem i hovedstadsområdet som tilfredsstillt behovet for person- og næringstransporter i et langsiktig

**Effekt mål:** Effektpakken skal legge til rette for å øke togtilbudet på flere av linjene til og fra Oslo i grunnrute og/eller rush. Ti minutters frekvens Oslo-Ski/Asker/Lillestrøm.

**Avhengighet av andre tiltak:** Effektpakken forutsetter at flere tiltak i bundne effektpakker er ferdigstilt før effektrealiseringen. Dette innebærer at nye lokaltog er tatt i bruk, at resterende tiltak knyttet til Follobanen og dobbeltsporet Sandbukta-Moss-Såstad blir fullført, samt at effektpakker for økt togtilbud Oslo S-Tønsberg, Oslo S-Hamar og Oslo S-Gjøvik blir gjennomført. I tillegg må prosjekter for ny energiforsyning og nytt signalsystem (ERTMS) gjennomføres.

## Fakta

**Strekning:** Alle baner på Østlandet  
**Kommuner:** Asker, Bærum, Lillestrøm, Nordre Follo, Oslo, Oslo, Akershus  
**Fylker:**  
**Omfang:** Kommunedelplan til reguleringsplan  
**Planstatus:** Statlig  
**Finansiering:** Prioritert for oppstart i NTP 2022-2033  
**NTP:**



## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	Sannsynlig bane	Høy Co2-pris			
-3 565	7 650	-1454	-3 525	-0,16		Positiv konsekvens

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]		Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte	20 507		( udiskontert, inkl. mva ) [ mill. NOK ]	
Operatørnytte	0		P50	
Det offentlige	-21 664		Forventningsverdi	15 378
Samfunnet for øvrig	-2 408		P85	

## Ikke-prissatte virkninger (ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )

Samlet vurdering: Flere av tiltakene vil påvirke virkninger innen tema ytre miljø negativt, fordi de medfører inngrep i nye arealer der dette har negativ påvirkning på friluftsliv/by- og bygdeliv, naturmangfold, kulturminner og naturressurser. Det er positive virkninger innen bærekraftig bevegelsesfrihet og samfunnsikkerhet.

Landskapsbilde	Middels negativ	Friluftliv/by- og bygdeliv	Middels negativ	Naturmangfold	Middels negativ	Kultur-arv	Middels negativ	Naturressurser	Noe negativ
Samfunnsikkerhet	Positiv	Bærekraftig bevegelsesfrihet	Svært positiv						

Klimavirkninger				Natur, ulykker og fordelingsvirkninger		
Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]	Direkte	Indirekte	Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e direkteutslipp, åpningsåret ]	Antall dekar inngrep i		
Anleggsfasen	147		-5,4	Verdifullt naturområde	All natur	Dyrket mark
Arealbruksendringer	27		NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]	Endring i antall drept og hardt skadde, åpningsåret		
Drift og vedlikehold				-0,80		
Endret trafikkomfang	-76		Lav bane	Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge		Grupper som opplever vesentlig forverring?
<b>Totalt</b>	<b>98</b>	0	Standard			
I det norske klimaregnskapet	64	0	Høy bane	<b>Nei</b>		-

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato	Trenklin 3.2 - 19.08.2023		[ må evt skrives manuelt ]		
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato	SAGA v.2.8.4 - 29.09.2023				

# Effektpakke: Kombitransport Oslo - Narvik

Jernbane

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 03.10.2023.

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

### Dagens situasjon:

Utviklingen av godstransportvolum på jernbanen har vært positiv siden 2019, som har medført økt utnyttelse av transportkapasiteten på enkelte stasjoner. Dette gjelder særlig Alnabru – Trondheim – Bodø, Alnabru – Bergen og Alnabru – Narvik via Sverige, men også i varierende grad de andre relasjonene. Med økt trafikk har punktlighet og regularitet blitt dårligere, tilbudet har blitt mindre pålitelig.

**Tiltaksutløsende behov:** For oppnåelse av norske klimamål mot 2030 er det viktig at næringslivet kan velge jernbane der det er mulig. Fram til tidspunktet der også andre transportformer har lav- og nullutslipp er jernbane en avgjørende del av et klimavennlig transportsystem. Også i en framtidig situasjon med elektriske lastebiler har jernbanen et betydelig fortrinn knyttet til lav energi- og arealbruk per transporterte enhet.

**Om prosjektet:** Effektpakken omfatter infrastrukturtiltak langs strekningen fra Alnabru til kombiterminal i Narvik. I hovedsak vil infrastrukturtiltakene tilrettelegge for 740 meter lange tog på relasjonen.

**Samfunns mål:** Det er ikke definert samfunns mål for effektpakken.

**Effektmål:** Det skal legges til rette for en minimumsøkning for de fire korridorene i brutto tonnkm på 31 pst. for all godstrafikk i perioden 2018-2033. Dette basert på 47 pst. økning spesifikt for kombisegmentet.

**Avhengighet av andre tiltak:** Effektpakken forventes å gi positive virkninger for persontrafikk, som ikke er medregnet i nyttevurderingene.

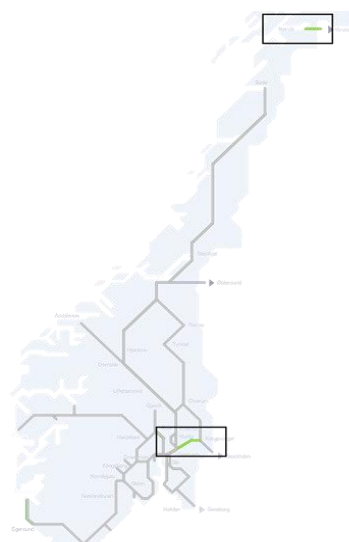
## Fakta

**Strekning:** Kongsvingerbanen  
**Kommuner:** Mange

**Fylker:** Viken, Innlandet  
**Omfang:**  
**Planstatus:** Hovedplan/regulering til byggeplan

**Finansiering:** Statlig

**NTP:** Prioritert i NTP 2022-2033



## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)		Netto nytte per budsjettkrone		Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	Sannsynlig bane	Høy Co2-pris		
2 133	4 589	4 143	0,42		Positiv konsekvens

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	6 553	( udiskontert, inkl. mva ) [ mill. NOK ]
Operatørnytte	0	P50
Det offentlige	-5 112	Forventningsverdi
Samfunnet for øvrig	692	P85
		5 044

## Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )

**Samlet vurdering** Kongsvingerbanen er en viktig forbindelse til Sverige, og strekningen er høyt utnyttet i dag. Forbedringer av kapasiteten er viktig for å bedre forsynings sikkerheten mellom nord- og sør-Norge, og mellom Norge og Sverige if. allierte fornyinger i en krigssituasjon. Robusthet og redundans trekker i positiv retning, men effektpakken bidrar ikke til betydelig redundans på selve strekningen. For øvrige virkninger er det ubetydelig konsekvens.

Landskapsbilde	Ubetydelig	Friluftliv/by- og bygdlev	Noe negativ konsekvens	Naturmangfold	Ubetydelig	Kultur-arv	Noe negativ	Naturressurser	Noe negativ
Samfunnsikkerhet	Positiv								

## Klimavirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]		Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, Transport, drift- og vedl. [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e direkteutslipp, åpningsåret ]		Antall dekar inngrep i		
Direkte	Indirekte			Verdifulle naturområde	All natur	Dyrket mark
Anleggsfasen		-25,4		0		0
Arealbruksendringer		NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]		Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret		
Drift og vedlikehold				-0,55		
Endret trafikkomfang	-794	Lav bane	1 739	Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge		Grupper som opplever vesentlig forverring?
<b>Totalt</b>	<b>-794</b>	Standard	<b>2 133</b>	<b>Ja</b>		-
I det norske klimaregnskapet	-794	Høy bane	4 143			

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato		NGM v31_04 – 11.01.23		EZ_freight v3 – 07.02.23 [ må evt skrives manuelt ]	
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato		SAGA v.2.8.4 - 29.09.23			

# Effektpakke: Økt trafikk på Dovrebanen

Jernbane

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 03.10.2023.

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

### Dagens situasjon:

Utviklingen av godstransportvolum på jernbanen har vært positiv siden 2019, som har medført økt utnyttelse av transportkapasiteten på enkelte stasjoner. Dette gjelder særlig Alnabru – Trondheim – Bodø, Alnabru – Bergen og Alnabru – Narvik via Sverige, men også i varierende grad de andre relasjonene. Med økt trafikk har punktlighet og regularitet blitt dårligere, tilbudet har blitt mindre pålitelig.

**Tiltaksløsende behov:** For oppnåelse av norske klimamål mot 2030 er det viktig at næringslivet kan velge jernbane der det er mulig. Fram til tidspunktet der også andre transportformer har lav- og nullutslipp er jernbane en avgjørende del av et klimavennlig transportsystem. Også i en framtidig situasjon med elektriske lastebiler har jernbanen et betydelig fortrinn knyttet til lav energi- og arealbruk per transporterte enhet.

**Om prosjektet:** Effektpakken omfatter infrastrukturtiltak langs strekningen fra Alnabru til kombiterminalene i Trondheimsområdet. Effektpakken er foreslått prioritert med trinnvis utbygging. Første trinn vil legge til rette for økt antall godstog per dag, mens andre og tredje trinn vil legge til rette for lengre tog.

**Samfunns mål:** Det er ikke definert samfunns mål for effektpakken.

**Effektmål:** Det skal legges til rette for en minimumsøkning for de fire korridorene i brutto tonnkm på 31 pst. for all godstrafikk i perioden 2018-2033. Dette basert på 47 pst. økning spesifikt for kombisegmentet.

**Avhengighet av andre tiltak:** Effektpakken har avhengighet til tiltak i Flere tog på Dovrebanen (Oslo - Lillehammer) og Hovedbanen Nord. Flere av tiltakene som er identifisert som nødvendige for å nå effektmålet for gods Oslo - Trondheim, er også identifisert i nevnte effektpakker. Det er beregnet samfunnsøkonomisk lønnsomhet for regiontog i effektpakken Flere tog på Dovrebanen, trinn 1, som under hovedresultater presenteres som en følsomhetsanalyse.

## Fakta

**Strekning:** Dovrebanen  
**Kommuner:** Mange

**Fylker:** Viken, Innlandet, Trøndelag  
**Omfang:**  
**Planstatus:** Utredning til reguleringsplan

**Finansiering:** Statlig

**NTP:** Prioritert i NTP 2022-2033



## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill.kr)		Høy Co2-pris	Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	Sannsynlig bane			
-5 774	-2 919	-4 824	-0,71		Negativ konsekvens

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	3 052	( udiskontert, inkl. mva ) [ mill. NOK ]
Operatørnytte	0	P50
Det offentlige	-8 134	Forventningsverdi
Samfunnet for øvrig	-692	P85
		7 817

## Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )

Samlet vurdering	Det er viktig å forbedre robusthet, redundans og restitusjon på strekningen, både for sivil og militær forsyningsikkerhet. Tiltaket fullføre dobbeltsporet fra Åkersvika og inn til Hamar stasjon innebærer bygging i RAMSAR-området og har noe negativ konsekvens for landskapsbilde og naturmangfold. Samtidig vil det være forverret konsekvens dersom prosjektet utsettes og ikke bygges i forlengelse av pågående utbygging i effektpakken Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo - Hamar).								
Landskapsbilde	Liten negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Noe positiv konsekvens	Naturmangfold	Middels negativ konsekvens	Kultur-arv	Ubetydelig konsekvens	Naturressurser	Noe negativ konsekvens
Samfunnsikkerhet	Positiv								

## Klimavirkninger

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Anleggsfasen	Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]		Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, Transport, drift- og vedl. [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e direkteutslipp, åpningsåret ]		Antall dekar inngrep i		
	Direkte	Indirekte			Verdifulle naturområde	All natur	Dyrket mark
Arealbruksendringer			-9,7		24		0
Drift og vedlikehold				NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret		
Endret trafikkomfang	-377			Lav bane		-0,36	
<b>Totalt</b>	<b>-377</b>	0		Standard			Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>-377</i>	0		Høy bane			<b>Ja</b> -

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato				NGM v31_04 – 24.01.23	[ må evt skrives manuelt ]
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato				EZ_freight v3 – 07.02.23	
						SAGA v.2.8.4 - 29.09.23	

# Effektpakker for Økt trafikk på Bergensbanen

Jernbane

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 03.10.2023.

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

### Dagens situasjon:

Utviklingen av godstransportvolum på jernbanen har vært positiv siden 2019, som har medført økt utnyttelse av transportkapasiteten på enkelte stasjoner. Dette gjelder særlig Alnabru – Trondheim – Bodø, Alnabru – Bergen og Alnabru – Narvik via Sverige, men også i varierende grad de andre relasjonene. Med økt trafikk har punktlighet og regularitet blitt dårligere, tilbudet har blitt mindre pålitelig.

**Tiltaksutløsende behov:** For oppnåelse av norske klimamål mot 2030 er det viktig at næringslivet kan velge jernbane der det er mulig. Fram til tidspunktet der også andre transportformer har lav- og nullutslipp er jernbane en avgjørende del av et klimavennlig transportsystem. Også i en framtidig situasjon med elektriske lastebiler har jernbanen et betydelig fortrinn knyttet til lav energi- og arealbruk per transporterte enhet.

**Om prosjektet:** Effektpakken omfatter infrastrukturtiltak langs strekningen fra Alnabru til kombiterminalene i Trondheimsområdet. Effektpakken er foreslått prioritert med trinnsvis utbygging. Første trinn vil legge til rette for økt antall godstog per dag, mens andre og tredje trinn vil legge til rette for lengre tog.

**Samfunns mål:** Det er ikke definert samfunns mål for effektpakken.

**Effekt mål:** Det skal legges til rette for en minimumsøkning for de fire korridorene i brutto tonnkm på 31 pst. for all godstrafikk i perioden 2018-2033. Dette basert på 47 pst. økning spesifikt for kombisegmentet.

**Avhengighet av andre tiltak:** Effektpakkene Flere tog på Vossebanen og Kombitransport Oslo - Bergen er kombinert for å synliggjøre virkninger av begge effektpakkene. Begge effektpakkene inneholder tiltak som er nødvendig for realisering av tilbudet i de to pakkene. For Flere tog på Vossebanen gjelder dette ett kryssingsspor som er nødvendig dersom tiltaket ikke bygges. Motsatt er flere av kryssingssporene i Flere tog på Vossebanen nødvendig for å realisere effekten i Kombitransport Oslo - Bergen.

## Fakta

**Strekning:** Bergensbanen

**Kommuner:** Mange

**Fylker:** Viken, Innlandet, Trøndelag

**Omfang:**

**Planstatus:** Utredning til reguleringsplan

**Finansiering:** Statlig

**NTP:** Prioritert i NTP 2022-2033



## Hovedresultater

Referansebane	Netto nåverdi (mill.kr)	Høy Co2-Sannsynlig bane	Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Klimabane 2	7 047	-186	-0,04	-1,07	Positiv konsekvens

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	3 949	( udiskontert, inkl. mva ) [ mill. NOK ]
Operatøرنytte	0	P50
Det offentlige	-4 615	Forventningsverdi 3 988
Samfunnet for øvrig	399	P85

## Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )

Samlet vurdering	Tiltakene i effektpakken er av mindre størrelse, men avhengig av endelig løsning for planfri kryssing på Myrdal kan landskapsbildet påvirkes noe negativt.. For samfunnsikkerhet er økt kapasitet på aksene vest-øst relevant, særlig for forsyningssikkerhet mellom vest- og østlandet. Innen bærekraftig bevegelsesfrihet vurderes effektpakken å ikke endre forutsetningen for arealbruk i/ved berørte knutepunkt, eksempelvis Voss.								
Landskapsbilde	Liten negativ konsekvens	Fri luftliv/by- og bygdeliv	Ubetydelig	Naturmangfold	Ubetydelig	Kulturarv	Ubetydelig	Naturressurser	Ubetydelig
Samfunnsikkerhet	Noe positiv	Bærekraftig bevegelsesfrihet	Ubetydelig						

## Klimavirkninger

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Anleggsfasen	Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]		Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, Transport, drift- og vedl. [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e direkteutslipp, åpningsåret ]		Antall dekar inngrep i		
	Direkte	Indirekte			Verdifullt naturområde	All natur	Dyrket mark
Arealbruksendringer			-8,2				0
Drift og vedlikehold					Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret		
Endret trafikkomfang	-476	0				-0,26	
<b>Totalt</b>	<b>-476</b>	<b>0</b>			Regional fordeling: Prosjekt i distrikt Norge		Grupper som opplever vesentlig forverring?
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>-476</i>	<i>0</i>	Høy bane	-186	<b>Ja</b>		-

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato				NGM v31_04 – 11.01.23	[ må evt skrives manuelt ]
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato				EZ_freight v3 – 07.02.23	
						SAGA v.2.8.4 - 29.09.23	

# Effektpakke: Flere tog på Trønderbanen

Jernbane

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 03.10.2023.

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

### Dagens situasjon:

Trønderbanen er en sentral transportkorridor, og jernbaneinfrastrukturen har nådd maksimal kapasitet. Trønderbanen er i all hovedsak en enkeltsporet strekning i dag, og det er utfordringer med punktlighet, lav frekvens og stedvis lav hastighet.

**Tiltaksutløsende behov:** For å møte målet om at Trondheimsregionen skal være en arbeidsregion med et pålitelig og effektivt transportsystem må det gjøres flere tiltak i infrastrukturen for å øke kapasiteten og punktligheten på strekningen.

**Om prosjektet:** Strekningen strekker seg over 17 mil hvor det må iverksettes flere tiltak som funksjonelt dobbeltspor, flere kryssingsspor og stasjonstiltak.

Vil du vite mer: [Kapasitetsøkende tiltak Trønderbanen](#) | [Bane NOR](#)

## Fakta

**Strekning:** Dovre- og Nordlandsbanen  
**Kommuner:** Midtre Gauldal, Melhus, Trondheim, Malvik, Stjørdal, Levanger, Verdal, Inderøy, Steinkjer

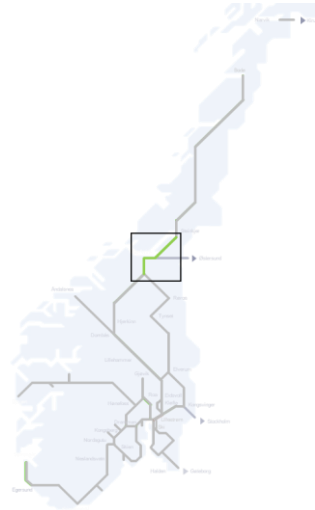
**Fylker:** Trøndelag

**Omfang:** Flere kryssingsspor- og stasjonstiltak

**Planstatus:** Fra utredning til reguleringsplan

**Finansiering:** Statlig

**NTP:** Prioritert for oppstart i NTP 2022-2033



**Samfunns mål:** 2040 er aksene Trondheim - Steinkjer i stor grad en arbeidsregion med et effektivt, pålitelig og fleksibelt transportsystem for personer og gods.

**Effekt mål:** Effektpakken tilrettelegger for halvtimesfrekvens i grunnrute mellom Melhus og Stjørdal og halvtimesfrekvens i utvidet rushperiode mellom Stjørdal og Steinkjer, som har timesfrekvens resten av driftsdøgnet. Timesfrekvens mellom Støren og Melhus.

**Avhengighet av andre tiltak:** Effektpakken forutsetter at flere tiltak i bundne effektpakker er ferdigstilt i forkant av effektrealiseringen.

Dette innebærer bl.a. elektrifisering på strekningen Støren-Steinkjer og at tiltakene for kapasitetsøkning på Dovrebanen blir gjennomført. I tillegg må det koordineres med prosjekter for nytt signalsystem (ERTMS) og mindre investeringstiltak.

## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	Sannsynlig bane	Høy Co2-pris			
-6 414	-5 131	-6 477		-0,86	-1,19	Negativ konsekvens

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]		Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte	2 663		( udiskontert, inkl. mva ) [ mill. NOK ]	
Operatørnytte	0		P50	
Det offentlige	-7 427		Forventningsverdi	4 675
Samfunnet for øvrig	-1 679		P85	

## Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )

Samlet vurdering	Tiltakene gjennomføres i hovedsak på areal som allerede er regulert til jernbaneformål, og bygger på eksisterende infrastruktu r. Kulturarv og naturressurser vil påvirkes noe negativt. For bærekraftig bevegelsesfrihet vil økt kollektivtransport legge til rette for fortetting rundt knutepunkter. Samfunnsikkerhet vurderes til å være noe positiv, på grunn av evakueringskapasitet ut av Trondheim.								
Landskapsbilde	Ubetydelig	Friluftliv/by- og bygdelig	Ubetydelig	Naturmangfold	Ubetydelig	Kulturarv	Noe negativ	Naturressurser	Noe negativ
Samfunnsikkerhet	Noe positiv	Bærekraftig bevegelsesfrihet	Positiv						

## Klimavirkninger

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]		Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, drift- og vedl. [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e direkteutslipp, åpningsåret ]		Antall dekar inngrep i		
Direkte	Indirekte			Verdifullt naturområde	All natur	Dyrket mark
		1,0				
		NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]		Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret		
				-0,08		
		Lav bane		Regional fordeling: Prosjekt i distrikt Norge		Grupper som opplever vesentlig forverring?
		Standard				
		Høy bane		Ja		-
I det norske klimaregnskapet						

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato	Trenklin 3.2 - 23.08.23		[ må evt skrives manuelt ]		
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato	SAGA - v.2.8.4 - 29.09.23				

# Effektpakke: Kombitransport Trondheim - Bodø

Jernbane

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 03.10.2023.

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

### Dagens situasjon:

Utviklingen av godstransportvolum på jernbanen har vært positiv siden 2019, som har medført økt utnyttelse av transportkapasiteten på enkelte stasjoner. Dette gjelder særlig Alnabru – Trondheim – Bodø, Alnabru – Bergen og Alnabru – Narvik via Sverige, men også i varierende grad de andre relasjonene. Med økt trafikk har punktlighet og regularitet blitt dårligere, tilbudet har blitt mindre pålitelig.

**Tiltaksutløsende behov:** For oppnåelse av norske klimamål mot 2030 er det viktig at næringslivet kan velge jernbane der det er mulig. Fram til tidspunktet der også andre transportformer har lav- og nullutslipp er jernbane en avgjørende del av et klimavennlig transportsystem. Også i en framtidig situasjon med elektriske lastebiler har jernbanen et betydelig fortrinn knyttet til lav energi- og arealbruk per transporterte enhet.

**Om prosjektet:** Effektpakken omfatter infrastrukturtiltak langs strekningen fra kombiterminalene i Trondheimsområdet til Bodø. Det er nødvendig med flere kryssingsmuligheter for å tilrettelegge for økt frekvens, fra tre togpar per dag i 2018 til fem togpar per dag etter gjennomføring av effektpakken.

**Samfunns mål:** Det er ikke definert samfunns mål for effektpakken.

**Effektmål:** Det skal legges til rette for en minimumsøkning for de fire korridorene i brutto tonnkm på 31 pst. for all godstrafikk i perioden 2018-2033. Dette basert på 47 pst. økning spesifikt for kombisegmentet.

**Avhengighet av andre tiltak:** Effektpakken har avhengighet til tiltak i Flere tog på Trønderbanen. Kostnaden som er oppgitt avhenger av at Flere tog på Trønderbanen prioriteres.

## Fakta

**Strekning:** Nordlandsbanen  
**Kommuner:** Mange

**Fylker:** Trøndelag, Nordland

**Omfang:**

**Planstatus:** Utredning til reguleringsplan

**Finansiering:** Statlig

**NTP:** Prioritert i NTP 2022-2033



## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill.kr)		Sannsynlig bane	Høy karbonpris	Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2					
210	4 418		456	0,57	0,96	Positiv konsekvens

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]		Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte	446		( udiskontert, inkl. mva ) [ mill. NOK ]	
Operatørnytte	0		P50	
Det offentlige	-368		Forventningsverdi	322
Samfunnet for øvrig	131		P85	

## Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )

**Samlet vurdering** Effektpakken innebærer utbygging av kryssingsspor i Saltfjellet landskapsvernområde, og inntil naturreservat. Kryssingssporet skal samtidig bygges langs eksisterende bane, og det forventes ikke store naturinngrep som følge av tiltaket. For samfunnsikkerhet er Nordlandsbanen er den viktigste forsyningsaksen mellom nord- og sør-Norge og den har stor betydning for forsyningsikkerhet både for militære og sivile behov. Bidrar til økt robusthet og mulighet for økt kapasitet, men ikke økt redundans på jernbanen.

Landskaps-bilde	Ubetydelig konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Ubetydelig konsekvens	Natur-mangfold	Noe negativ konsekvens	Kultur-arv	Ubetydelig konsekvens	Natur-ressurser	Ubetydelig konsekvens
Samfunns-sikkerhet	Positiv								

## Klimavirkninger

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]	Direkte Indirekte		Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e direkteutslipp, åpningsåret ]	Antall dekar inngrep i		
				Verdifullt naturområde	All natur	Dyrket mark
Anleggsfasen			-0,5	24		0
Arealbruksendringer			NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret		
Drift og vedlikehold				-0,08		
Endret trafikkomfang	-84		Lav bane	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?		
<b>Totalt</b>	<b>-84</b>	0	Standard	Prosjekt i distriktsnorge		
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>-84</i>	0	Høy bane	<b>Ja</b> -		

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato		NGM v31_04 – 11.01.23 EZ_freight v3 – 07.02.23		[ må evt skrives manuelt ]	
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato		SAGA v.2.8.4 - 29.09.23			

## Vedlegg 3

### NTP 2025–2036 - Supersider

E134 Oslofjordforbindelsen  
E134 Røldal–Seljestad\*)  
E6 Megården–Mørsvikbotn\*)  
E39 Smiene-Harestad  
E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast) \*\*)  
E10 Nappstraumen-Å\*)  
E134 Dagslett-E18  
Rv.22 Glommakryssing  
E134 Saggrenda-Elgsjø

\*) Endringer og opprettinger i tekst etter 3. oktober er merket med rødt.

\*\*) Ny superside for E39 Hordfast ble publisert på nett av Samferdselsdepartementet 18. mars 2024. I den opprinnelige supersiden som ble publisert i forbindelse med 3. oktober-leveransen, hadde Statens vegvesen ved en feil gjort beregningen med en veilinje der tunnelstrekninger ikke var hensyntatt i arealberegningene. Nye beregninger der tunnelstrekningene ikke innebærer arealbeslag ble oversendt departementet i desember 2023. Den nye beregningen gir lavere tall for arealbeslag, og påvirker netto nytte (NNV), prissatte virkninger for samfunnet for øvrig, klimavirkninger og NNV-følsomhet for karbonpris. NNV har endret seg fra tidligere om lag -1,2 mrd. kr til om lag -0,9 mrd. kr.

# Prosjekt: E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt 03.10.2023

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

**Dagens situasjon:** E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 1 ble åpnet i juni 2000 og er en alternativ vei forbindelse utenom Oslo mellom E6 og E18 i tidligere Akershus og Buskerud. Strekningen er en to-feltsvei med 3 ett-løps tunneler, der Oslofjordtunnelen er den lengste med 7,3 km. Oslofjordtunnelen er en undersjøisk tunnel med ekstra felt i stigningene. Ved stengning av Oslofjordtunnelen er omkjøring via Oslo eller ferje Moss-Horten. For Frogn- og Vassumtunnelen er det omkjøringsmuligheter på lokalveinettet. ÅDT i Oslofjordtunnelen er 10 400, i Frogn og Vassumtunnelen 14 600.

**Tiltaksutløsende behov:** Oppfylle krav i tunnelsikkerhetsforskriften om rømningsveier for Oslofjord- og Frogntunnelen. Dette ivaretar også forutsetningen fra byggetrinn 1 om at utbygging av strekningen skal skje i takt med trafikkutviklingen. Det har vært flere alvorlige hendelser i tunnelen, samtidig som tunnelen svært ofte må stenge av andre grunner.

**Om prosjektet:** Prosjektet består i å utvide eksisterende E134 mellom Verpen og Vassum fra 2 til 4 felt. Det bygges nytt løp i Oslofjord- og Frogntunnelen med tverrforbindelser for hver 250 meter, slik at det ene løpet kan benyttes som rømningsvei ved hendelser i det andre.

### Vil du vite mer:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/prosjekt/oslofjordforbindelsen/>

### Samfunns mål:

- Redusere samfunnets belastning på grunn av redusert fremkommelighet på E134 som en følge av hendelser i Oslofjordtunnelen

### Effekt mål:

- Økt fremkommeligheten på E134  
- Økt sikkerhet for trafikantene på E134

### Reisetidsreduksjon:

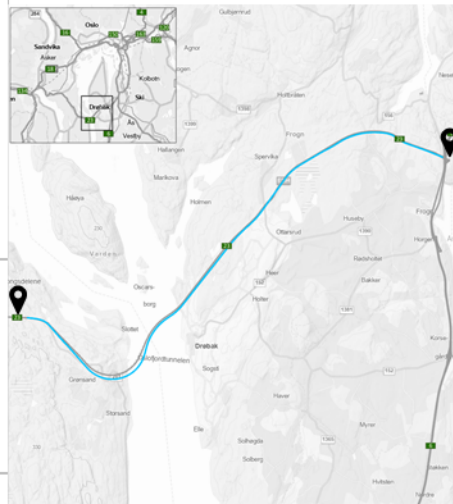
1,6 min. for lette kjøretøyer  
1,4 min. for tunge kjøretøyer

**Avhengighet av andre tiltak:** Ikke relevant for dette prosjektet

## Fakta

**Strekning:** E134  
**Kommuner:** Frogn og Asker  
**Fylker:** Viken  
**Omfang:** 14 km vei  
**Planstatus:** Vedtatt reguleringsplan  
**Finansiering:** 68% bompengandelen

**NTP:** Omtalt i  
NTP 18-29 og  
NTP 22-33



## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	Sannsynlig	Høy bef. vekst			
-4 403	-4 312	-3 068	-3 931	-1,1	-0,7	Ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	-190	( udiskontert, inkl. m.v.a ) [ mill. NOK ]
Operatøرنytte	157	P50 7 063
Det offentlige	-3 864	Forventningsverdi 7 096
Samfunnet for øvrig	-505	P85 8 072

## Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )

Samlet vurdering	Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende vei fra 2- til 4 felt. Dette gir generelt mindre virkninger på ikke prissatte konsekvenser enn bygging av vei i ny trase. Konsekvensen for kulturminner er vurdert mest negativt, dette gjelder normale funn i form av bosetningsspor, kokegrop, veganlegg, rydningsrøyslokalitet. Alle kulturminner er pr. i dag utgravd og frigitt.								
Landskapsbilde	Noe negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Ubetydelig konsekvens	Naturmangfold	Noe negativ konsekvens	Kulturarv	Middels negativ konsekvens	Naturressurser	Ubetydelig konsekvens
[ Virkning 6 ]		[ Virkning 7 ]		[ Virkning 8 ]		[ Virkning 9 ]		[ Virkning 10 ]	

## Klimavirkninger

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]	Direkte		Indirekte	Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, Transport, drift og vedl. [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e direkteutslipp, åpningsåret ]	Netto dekar inngrep i		
	Direkte	Indirekte			Verdifullt naturområde	All natur	Dyrketmark
Anleggsfasen	23	98		-2,1	5	275	27
Arealbruksendringer	1	0		NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]	Endring i antall drept og hardt skadde, åpningsåret		
Drift og vedlikehold	0	-5			-0,64		
Endret trafikkomfang	-13	105		Lav bane	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?		
<b>Totalt</b>	<b>11</b>	<b>197</b>		Standard	Prosjekt i distriktsnorge		
I det norske Klimaregnskapet	11	81		Høy bane	-		

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

# Prosjekt: E134 Røldal-Seljestad

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 03.10.2023

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

**Dagens situasjon:** Dagens vei er ofte stengt vinterstid, da sterk stigning og skarpe svinger fører til at store kjøretøyer setter seg fast og hindrer annen trafikk. Dagens tunneler oppfyller ikke tunnelsikkerhetsforskriften.

ÅDT i dag er omtrent 2 300 med 16 % tunge kjøretøyer.

**Tiltaksutløsende behov:** Sterk stigning, krappe svinger og tunneler med lav standard gir redusert fremkommelighet, spesielt vinterstid.

**Prosjektet:** Det skal i hovedsak bygges en ny tunnel på omtrent 12,7 km, i tillegg til tilkøpling til dagens vei i overkant 1 km på hver side. Ny vei vil gi 6,4 km innkorting sammenlignet med dagens vei. I tillegg gir ny vei jevnere stigning. **Prosjektet eliminerer 7 skredpunkter og to strekninger som er utsatt for naturfare (snøfokk).**

### Vil du vite mer:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e134vagsliseseljestad/roldal--seljestad/>

### Samfunns mål:

- Å gi samfunnet en god trafikkåre mellom øst- og vestlandet med trygg fremkommelighet gjennom hele året
- Å redusere tids- og transportkostnader mellom viktige næringsrike deler av vestlandet og sentrale deler av sør- og østlandet.

### Effekt mål:

- Reduksjon i kjøretid og kjørekostnader grunnet slakere stigninger, bredere vei, bedre kurvatur og sikt og innkorting av vei
- Ingen stenging grunnet fastkjørte kjøretøyer om vinteren og dermed økt trafiksikkerhet
- Reduksjon i utslipp av klimagasser
- Reduksjon i støypåvirkning

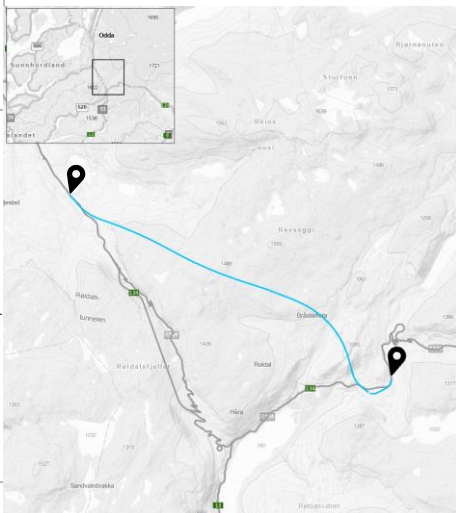
### Reisetidsreduksjon:

**10,3 min.** for lette kjøretøyer  
**12,5 min.** for tunge kjøretøyer

## Fakta

**Strekning:** E134  
**Kommuner:** Ullensvang  
**Fylker:** Vestland  
**Omfang:** 15,3 km  
**Planstatus:** Vedtatt reguleringsplan  
**Finansiering:** 17% bompenger

**NTP:** Omtalt i NTP 22-33



**Avhengighet av andre tiltak:** Ikke relevant for dette prosjektet

## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	Sannsynlig bane	Høy befor. vekst			
-1 685	-2 497	-1 780	-1 712	-0,5	-0,4	Ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	2 517	( udiskontert, inkl. mva ) [ mill. NOK ]
Operatørnytte	0	P50 4 086
Det offentlige	-3 581	Forventningsverdi 4 136
Samfunnet for øvrig	-621	P85 4 925

## Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )

Samlet vurdering	Kulturarv - kullgroper knyttet til jernproduksjon.								
Landskapsbilde	Noe negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Positiv konsekvens	Naturmangfold	Noe negativ konsekvens	Kulturarv	Noe negativ konsekvens	Naturressurser	Noe negativ konsekvens
[ Virkning 6 ]		[ Virkning 7 ]		[ Virkning 8 ]		[ Virkning 9 ]		[ Virkning 10 ]	

## Klimavirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]	Direkte Indirekte		Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, Transport drift- og vedl. [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e direkteutslipp, åpningsåret ]
Anleggsfasen	21	64	-2,4
Arealbruksendringer	12	0	NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]
Drift og vedlikehold	0	37	
Endret trafikkomfang	-109	-95	Lavbane -1 700
<b>Totalt</b>	<b>-76</b>	<b>7</b>	Standard -1 685
I det norske klimaregnskapet	-76	54	Høybane -1 430

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Verdifullt naturområde	Netto dekar inngrep i	
	All natur	Dyrket mark
386	89	16
Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret		
	-0,07	
Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge		Grupper som opplever vesentlig forverring?

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

# Prosjekt: E6 Megården-Mørsvikbotn

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 03.10.2023

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

**Dagens situasjon:** Eksisterende E6 mellom Megården og Mørsvikbotn har 16 tunneler og generelt lav standard. Flere tunneler er trange og tilfredsstillende ikke tunnelsikkerhetsforskriften. Strekningen har bratte stigninger og ved stengninger er omkjøringstiden elleve timer.

**Tiltaksutløsende behov:** Prosjektet vil redusere risiko for uforutsette hendelser som medfører stengt vei, særlig på vinterstid. Ev. omkjøring via Sverige.

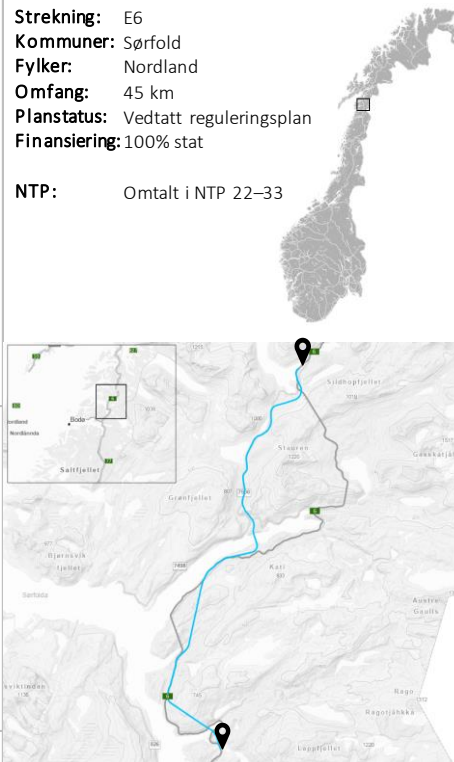
**Prosjektet:** Det inngår 10 tunneler, samlet lengde inkl. portaler ca. 23,5 km, 2 større bruer (Tørrfjord og Leirfjord) samt en rekke mindre konstruksjoner. **Prosjektet eliminerer 3 skredpunkter på riksvei.** Bygges som tofelts vei med fartsgrense 90 km/t. Ny E6 vil redusere omkjøringstid ved stengninger til under en time.

**Vil du vite mer:** <https://www.vegvesen.no/vegprosje/veuropaveg/e6sorfold/>

## Fakta

**Strekning:** E6  
**Kommuner:** Sørfold  
**Fylker:** Nordland  
**Omfang:** 45 km  
**Planstatus:** Vedtatt reguleringsplan  
**Finansiering:** 100% stat

**NTP:** Omtalt i NTP 22–33



**Samfunns mål:** E6 Fauske-Mørsvikbotn skal i 2040 ha et transportsystem som fremmer regional utvikling i landsdelen og regionen, og gir gode vekstvilkår for nordområdenes næringsliv. Innen 2025 skal strekningen oppfylle europeiske sikkerhetskrav for veitunneler.

### Effekt mål:

- Redusere reisetid og gi gode forbindelser for nærings- og persontransport
- Bedre regularitet og robusthet
- Omkjøringstid ved stenging skal oppfylle retningslinje Samros vei
- Klimagassutslipp skal ikke øke
- Reduksjon av alvorlige ulykker med 20 %

### Reisetidsreduksjon:

- 14 min. for lette kjøretøyer
- 14 min. for tunge kjøretøyer

**Avhengighet av andre tiltak:** Ikke relevant for dette prosjektet

## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK) <small>Sannsynlig</small>				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	bane	Høy bef.v.vekst			
-7 617	-8 306	-7 543	-7 540	-0,7	-0,7	<b>Ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt</b>

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]		Investeringskostnader	
			( udiskontert, inkl. mva ) [ mill. NOK ]	
Trafikant- og transportbrukernytte	4 878		P50	12 413
Operatørnytte	0		Forventningsverdi	12 515
Det offentlige	-10 425		P85	14 948
Samfunnet for øvrig	-2 070			

## Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )

Samlet vurdering	De største konfliktene for parsell Megården-Sommerset er inngrep i vassdragsnatur i Tørrfjordelvområdet og krigsfangeleiren ved Kalvika. For parsell Leirfjorden- Mørsvikbotn er det konflikter mht. grotter i Bonnådalen og hensynet til flyttleier for reindrifta. Det er tatt inn hensynsoner i plankartet med tilhørende bestemmelser for å ivareta flyttleier. Videre vil det bli utført avbøtende tiltak som flytting av anleggsveier og å redusere rigg og anleggsareal for å ta vare på registrerte grotter og krigsfangeleiren.									
	Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Noe negativ konsekvens	Naturmangfold	Middels negativ konsekvens	Kulturarv	Stor negativ konsekvens	Naturressurser	Middels negativ konsekvens
[ Virkning 6 ]		[ Virkning 7 ]		[ Virkning 8 ]		[ Virkning 9 ]		[ Virkning 10 ]		

## Klimavirkninger

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]	Direkte		Indirekte	Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, transport drift- og vedl. [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e direkteutslipp, åpningsåret ]	Netto dekar inngrep i		
					Verdifullt naturområde	All natur	Dyrket mark
Anleggsfasen	27	135		-1,4	1029	2488	57
Arealbruksendringer	164	0		NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]	Endring i antall drept og hardt skadde, åpningsåret		
Drift og vedlikehold	0	19			-0,07		
Endret trafikkomfang	-85	-100		Lav bane	-7 913	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?	
<b>Totalt</b>	<b>106</b>	<b>55</b>		Standard	<b>-7 617</b>		
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>106</i>	<i>95</i>		Høy bane	<b>-7 388</b>		

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

# Prosjekt: E39 Smiene-Harestad

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 03.10.2023

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

**Dagens situasjon:** Eksisterende E39 fra Eiganestunnelen til Harestadkrysset er tofeltsvei, og tilfredsstillende ikke krav til riksvei med dagens trafikkmengde. Veien har ujevn kurvatur med flere uoversiktlige kryss og avkjørslser. Strekingen har tidvis fremkommelighetsproblemer, er ulykkesutsatt og har et mangelfullt tilbud for gående og syklende.

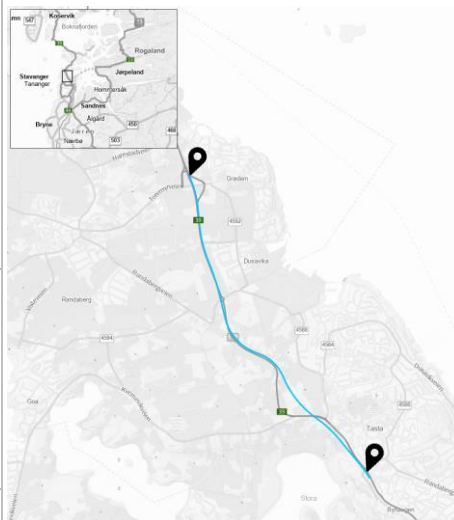
**Tiltaksutløsende behov:** Behov for sammenhengende firefeltsvei mellom eksisterende Eiganestunnelen og kommende Rogfasttunnelen, som begge har firefeltsvei.

**Prosjektet:** Prosjektet er i grove trekk dagsonen mellom Eiganestunnelen i Stavanger og Rogfasttunnelen i Randaberg, totalt ca. 4,8 km firefelts vei. Harestadkrysset, som knytter Rogfast til eksisterende veinett, inkluderer ca.1 km av E39. Harestadkrysset er regulert i separat reguleringsplan og vedtatt i 2015. Resten av strekingen på ca. 3,8 km blir regulert i planen for E39 Smiene-Harestad.

**Vil du vite mer:** <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39smieneharestad>

## Fakta

**Streking:** E39  
**Kommuner:** Stavanger, Randaberg  
**Fylker:** Rogaland  
**Omfang:** 4,8 km vei  
**Planstatus:** Reguleringsplan under arbeid  
**Finansiering:** 56 % bompengandel  
**NTP:** Omtalt som mulig prosjekt i andre periode for NTP 22-33



**Samfunns mål:** Hovedmålet med prosjektet er å sikre en god og trafiksikker kyststamvei og ferjefri E39 mellom Kristiansand og Trondheim med lik standard, som også sikrer at lokal trafikk kommer godt fram. Prosjektet skal løse transportbehovet for alle trafikantergrupper.

**Effekt mål:**  
 - Bedre kost/nytte for bruker og samfunnet.  
 - Reduksjon i kjøretid og -kostnader.

**Reisetidsreduksjon:**  
 1,9 min. for lette kjøretøyer  
 1,6 min. for tunge kjøretøyer

**Avhengighet av andre tiltak:** Ikke relevant for dette prosjektet

## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	Sannsynlig bane	Nullvekst			
162	-836	-111	-111	0,1	0,0	Ikke prissatte virkninger påvirker samlet samf.øk. nytte i negativ retning

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]		Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte	3 833		( udiskontert, inkl. mva ) [ mill. NOK ]	
Operatørnytte	0		P50	4 644
Det offentlige	-3 188		Forventningsverdi	4 684
Samfunnet for øvrig	-483		P85	5 283

## Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )

Samlet vurdering	Kulturav har størst negativ konsekvens. Dette har konsekvenser for 12 automatisk freda kulturminner, av typen dyrkingsspor og bosetnings- og aktivitetsspor. Prosjektet er redusert i omfang, og antall berørte kulturminner er redusert til 6-7 kulturminner. Endelig frifigelse hos Riksantikvaren vil bli avklart før reguleringsplan kan vedtas.									
Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Noe negativ konsekvens	Naturmangfold	Ubetydelig konsekvens	Kulturarv	Stor negativ konsekvens	Naturressurser	Middels negativ konsekvens	
[ Virkning 6 ]		[ Virkning 7 ]		[ Virkning 8 ]		[ Virkning 9 ]		[ Virkning 10 ]		

## Klimavirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]	Direkte		Indirekte	Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, Transport drift- og vedl. [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e direkteutslipp, åpningsåret ]
Anleggsfasen	4	17		1,0
Arealbruksendringer	20	0		NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]
Drift og vedlikehold	0	19		
Endret trafikkomfang	32	184		Lavbane 186
<b>Totalt</b>	<b>56</b>	<b>220</b>		Standard 162
I det norske klimaregnskapet	56	49		Høybane 48

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Verdifullt naturområde	Netto dekar inngrep i		Dyrket mark
	All natur		
0	24		398
Endring i antall drept og hardt skadet, åpningsåret			
	-0,16		
Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge		Grupper som opplever vesentlig forverring?	

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

# Prosjekt: E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget

Utfylt: 27.11.2023

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

**Dagens situasjon:** E39 er en viktig transportåre. Veiforbindelsen mellom Ådland og Sveгатjørn har flere ferjestrekninger og har varierende veistandard som gjør at reisetiden er lang.

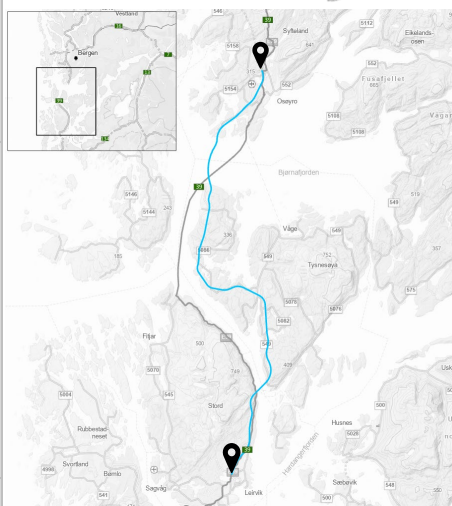
**Tiltaksutløsende behov:** Ny E39 mellom Ådland og Sveгатjørn skal gi en enklere, tryggere og raskere reisevei for trafikanter og næringsliv.

**Prosjektet:** Den nye veien blir planlagt som en ferjefri, firefelts motorvei med en fartsgrense på 110 km/t. Det vurderes å gå ned på veistandard for 90 og 100 km/t. Ny vei er planlagt fra Ådland i Stord kommune i sør via bru over Langenuen. Videre nordover på vestsiden av Tysnes til bru over Bjørnafjorden og i tunnel til Kolskogen i Bjørnafjorden kommune, der blir veien koblet sammen med E39 Sveгатjørn-Rådal.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39stordos/>

## Fakta

**Strekning:** E39  
**Kommuner:** Stord, Tysnes,  
**Fylker:** Bjørnafjorden  
**Omfang:** 55 km ny vei  
**Planstatus:** Statlig reguleringsplan under arbeid  
**Finansiering:** 29% bompengandelen  
**NTP:** Omtalt i NTP 22-33



**Samfunns mål:** Samfunns målet fra KVV E39 Aksdal - Bergen ble godkjent av Samferdselsdepartementet, er videreført fra kommunedelplanen til reguleringsplan:  
 "Haugalandet og Sunnhordland skal i 2040 vere knyttet nærmere sammen med Midthordland, og Stavanger og Bergensområdet skal i 2040 vere knyttet nærmere sammen"

### Effekt mål:

- Kortere reisetid
- Bedre mobilitet mellom de involverte kommunene
- Ingen møteulykker og lavere ulykkesfrekvens
- Gående/syklende på nye bruer over Langenuen

### Reisetidsreduksjon:

**48,6 min.** for lette kjøretøyer  
**42,9 min.** for tunge kjøretøyer

**Avhengighet av andre tiltak:** Ikke relevant for dette prosjektet

## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	Nullvekst	Høy bef. vekst			
-895	-4 874	-751	1 911	0,0	0,0	<b>Ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt</b>

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]		Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte	30 031		( udiskontert, inkl. mva ) [ mill. NOK ]	
Operatørnytte	-229		P50	49 695
Det offentlige	-24 973		Forventningsverdi	50 192
Samfunnet for øvrig	-5 724		P85	59 501

## Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )

<b>Samlet vurdering</b>	Det er gjennomført ny KU-vurdering av brulanding i nord, det er derfor to KU på strekningen. De største konfliktene er knyttet til delstrekning Ådland-Gjøvåg, derfor presenteres denne. De største konfliktene er naturmangfold, kulturarv og naturressurser. Samferdselsdepartementet har bestilt utredningen om økologisk kompensasjon. Skal inngå i saksutredningen når KDD vedtar reguleringsplanen og som grunnlag for eventuell avgjørelse om økologisk kompensasjon.								
Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Middels negativ konsekvens	Naturmangfold	Stor negativ konsekvens	Kulturarv	Stor negativ konsekvens	Naturressurser	Stor negativ konsekvens
[ Virkning 6 ]		[ Virkning 7 ]		[ Virkning 8 ]		[ Virkning 9 ]		[ Virkning 10 ]	

## Klimavirkninger

	Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]		Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e direkteutslipp, åpningsåret ]	
	Direkte	Indirekte		
Anleggsfasen	67	595	8,4	
Arealbruksendringer	285	0	NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]	
Drift og vedlikehold	0	83		
Endret trafikkomfang	439	-993	Lav bane	-605
<b>Totalt</b>	<b>791</b>	<b>-315</b>	Standard	<b>-895</b>
I det norske klimaregnskapet	791	354	Høy bane	-2 537

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

	Netto dekar inngrep i		
	Verdifullt naturområde	All natur	Dyrket mark
	936	3336	176
Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	-0,31		
Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge	Grupper som opplever vesentlig forverring?		

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

# Prosjekt: E10 Nappstraumen-Å

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 03.10.2023

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

**Dagens situasjon:** Prosjektet skal øke regulariteten og forbedre trafikksikkerheten. Eksisterende vei har lav standard og er skredutsatt. De siste årene har manglende mulighet for parkering for turister ført til fremkommelighetsproblemer.

**Tiltaksutløsende behov:** Store deler av strekningene har lav standard og mangler gul midtlinje. Vegen har mange flaskehalsar og er utsatt for naturfareelementer som skred, vind og bølger. Strekingen er Nasjonal turistveg, og deler av E10 i Lofoten inngår i Nasjonal sykkelrute.

**Prosjektet:** Omfatter sikring av 7 skredpunkter mot snøskred, fjerne 2 naturfarepunkter og 3 flaskehalsar. I tillegg inngår utbedring av eksisterende vei og gul midtlinje der utbedringer foretas.

### Vil du vite mer:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e10nappa/>

### Samfunns mål:

Samfunns målet fra KVV er videreført og vil gjelde for delprosjektet:

- Lofoten skal i 2060 ha et transportsystem som knytter regionen bedre sammen, opprettholder god kontakt til naboregionene og Bodø, og gir god tilgjengelighet til og fra Oslo og utlandet
- I utviklingen av Lofotens fremtidige transportsystem skal regionens særegne verdier styrkes.

### Effektmål:

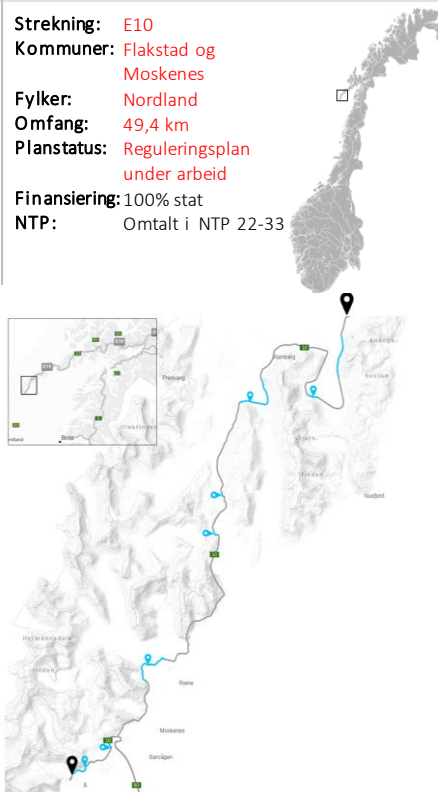
- Redusere reisetid
- Ikke lengre reisetid med vei og ferje til naboregionene og Bodø
- Et mer robust transportsystem

### Reisetidsreduksjon:

**5,3 min.** for lette kjøretøyer  
**5,8 min.** for tunge kjøretøyer

## Fakta

**Strekning:** E10  
**Kommuner:** Flakstad og Moskenes  
**Fylker:** Nordland  
**Omfang:** 49,4 km  
**Planstatus:** Reguleringsplan under arbeid  
**Finansiering:** 100% stat  
**NTP:** Omtalt i NTP 22-33



**Avhengighet av andre tiltak:** Ikke relevant for dette prosjektet

## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	Sannsynlig bane	Høy befolkningsvekst			
-220	-313	-231	-207	-0,2	-0,2	Ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]		Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte	1 307		( udiskontert, inkl. mva ) [ mill. NOK ]	
Operatørnytte	0		P50	1 563
Det offentlige	-1 260		Forventningsverdi	1 626
Samfunnet for øvrig	-267		P85	2 142

## Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )

Samlet vurdering									
Skal utredes, forberedelser pågår									
Landskapsbilde	Ikke vurdert	Friluftliv/by- og bygdeliv	Ikke vurdert	Naturmangfold	Ikke vurdert	Kulturarv	Ikke vurdert	Naturressurser	Ikke vurdert
[ Virkning 6 ]		[ Virkning 7 ]		[ Virkning 8 ]		[ Virkning 9 ]		[ Virkning 10 ]	

## Klimavirkninger

	Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]		Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, Transport drift- og vedl. [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e direkteutslipp, åpningsåret ]	
	Direkte	Indirekte		
Anleggsfasen	2	7	-0,1	
Arealbruksendringer	36	0	NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]	
Drift og vedlikehold	0	1		
Endret trafikkomfang	-6	-7	Lav bane	-211
<b>Totalt</b>	<b>32</b>	<b>2</b>	Standard	<b>-220</b>
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<b>32</b>	<b>5</b>	Høy bane	<b>-258</b>

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

	Netto dekar inngrep i		
	Verdifullt naturområde	All natur	Dyrket mark
	39	111	22
Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret	-0,01		
Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge	Grupper som opplever vesentlig forverring?		

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

# Prosjekt: E134 Dagslett-E18, Viken

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 03.10.2023

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

**Dagens situasjon:** Dagens E134 mellom Dagslett og E18 tilfredsstillende ikke gjeldende krav til riksvei med dagens trafikkmengde. Hverken veibredde, kurvatur, avkjørsler, kryssløsninger eller fartsgrense er tilfredsstillende. Lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk skaper miljø- og trafikksikkerhetsproblemer for dem som bor langs strekningen.

**Tiltaksutløsende behov:** Se over.

**Om prosjektet:** Det planlegges ny firefelts vei etter H3-standard, men med fartsgrense 90 km/t.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e134dagslette18/>

## Fakta

**Strekning:** E134  
**Kommuner:** Lier og Asker  
**Fylker:** Viken  
**Omfang:** 6,7 km  
**Planstatus:** Vedtatt kommunedelplan  
**Finansiering:** 58% bompengandelen  
**NTP:** Omtalt i NTP 22-33



**Samfunns mål:** Strekningen Dagslett – kryss E18 er en viktig del av en nasjonal veikorridor (hovedveiforbindelse mellom E6 i Akershus til Haugesund i Rogaland), samt en viktig regional vei for å kunne avlaste trafikksystemet i Oslo. Prosjektet skal binde sammen hovedveisystemet fra E134 Dagslett - kryss E18 på en god og fremtidsrettet måte med god trafikksikkerhet og kapasitet som ivaretar god trafikkavvikling og forutsigbar fremkommelighet på hovedveisystemet (den nasjonale veien).

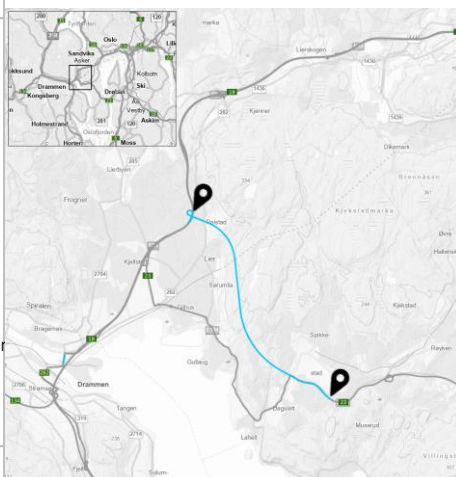
- Gi sammenhengende god standard på E134
- Bedret trafikksikkerhet på strekningen
- Gi forutsigbar fremkommelighet på E134

### Effekt mål:

- Forutsigbar kjøretid og ingen forsinkelse på E134
- Reduserte transportkostnader
- Ingen møteulykker og ulykkesfrekvensen skal reduseres
- Skadeprosjekt skal reduseres

### Reisetidsreduksjon:

4,2 min. for lette kjøretøyer  
 4,4 min. for tunge kjøretøyer



**Avhengighet av andre tiltak:** Ikke relevant for dette prosjektet

## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	Sannsynlig bane	Høy befv.vekst			
-897	-1 893	-1 070	-1 253	-0,3	-0,2	Ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	2 880	( udiskontert, inkl. mva ) [ mill. NOK ]
Operatørnytte	-62	P50 5 995
Det offentlige	-3 382	Forventningsverdi 6 067
Samfunnet for øvrig	-332	P85 7 148

## Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )

Samlet vurdering	Største konflikter er beslag av dyrka mark og naturmangfold knyttet til kryssing av Daueruddalen.								
Landskapsbilde	Noe negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Positiv konsekvens	Naturmangfold	Middels negativ konsekvens	Kultur-arv	Noe negativ konsekvens	Naturressurser	Noe negativ konsekvens
[ Virkning 6 ]		[ Virkning 7 ]		[ Virkning 8 ]		[ Virkning 9 ]		[ Virkning 10 ]	

## Klimavirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]	Direkte		Indirekte		Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, transport drift- og vedl. [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e direkteutslipp, åpningsåret ]
Anleggsfasen	8	31			0,7
Arealbruksendringer	13	0			NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]
Drift og vedlikehold	0	19			
Endret trafikkomfang	56	312	Lavbane		-870
<b>Totalt</b>	<b>77</b>	<b>363</b>	Standard		<b>-897</b>
I det norske klimaregnskapet	77	78	Høybane		-1 074

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Verdifullt naturområde	Netto dekar inngrep i		Dyrket mark
	All natur		
53	111	80	
Endring i antall drept og hardt skadet, åpningsåret			
	-0,29		
Regional fordeling: Prosjekt i distrikt Norge		Grupper som opplever vesentlig forverring?	

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

# Prosjekt: Rv. 22 Glommakryssing

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: XX.XX.2023

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

**Dagens situasjon:** Store trafikale utfordringer med mye kø og forsinkelser i morgen- og ettermiddagsrush. Forsinker busstrafikken. Eksisterende bru har korrosjonsskader og betongskader som etterhvert vil kreve stort vedlikehold.

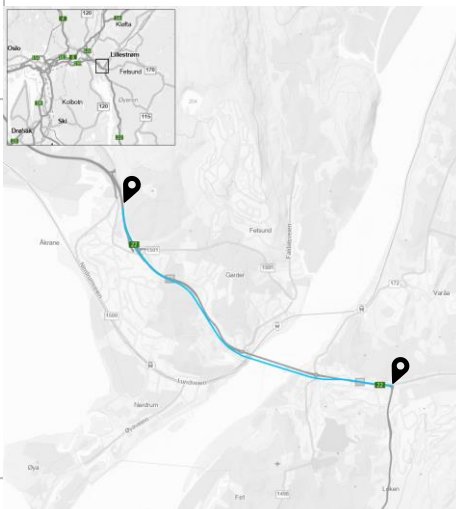
**Tiltaksutløsende behov:** Bedre kapasitet og ny bru over Glomma.

**Prosjektet:** Ny 4-feltsvei i eksisterende korridor mellom Garderveien i vest og Kringenkrysset i øst, med rundkjøringer som kryssløsninger i innkjøring til Fetsund sentrum på vestsiden av Glomma og Sundetkrysset på østsiden av Glomma. Gang- og sykkelvei på hele strekningen med eget fortau for gående på deler av strekningen. Ny skråstagbru på 600 meter over Glomma med to tårn. Støytiltak og busslommer. Stabiliseringstiltak der det er kvikkleire i grunnen.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/riksveg/rv22glommakryssing/>

## Fakta

**Strekning:** Rv. 22  
**Kommuner:** Lillestrøm  
**Fylker:** Viken  
**Omfang:** 3,1 km  
**Planstatus:** Reguleringsplan under arbeid  
**Finansiering:** 56% bompengandel  
**NTP:** Omtalt i NTP 22-33



## Samfunns mål:

- Prosjektet skal bidra til å bedre fremkommeligheten for kollektiv- og næringstrafikken langs rv. 22 over Glomma og inn mot Lillestrøm  
 - Det skal tilrettelegges for god tettstedsutvikling i Fet og grunnlaget for kollektivtrafikk, sykkel og gange skal styrkes.

## Effekt mål:

- Halvering av antall personskadeulykker fra 13 til 6 i en periode på 10 år etter ferdigbygget vei  
 - 7 minutter kortere reisetid i rushtiden mellom kryss Garderveien og Kringenkrysset  
 - Tilrettelegge med gode løsninger for gående og syklende med en ambisjon om at 80 % av brukerne er fornøyd med ny løsning

## Reisetidsreduksjon:

5,1 min. for lette kjøretøyer  
 5,1 min. for tunge

**Avhengighet av andre tiltak:** Ikke relevant for dette prosjektet

## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	Høy befv.vekst	Nullvekst			
-580	-1 365	-14	-284	-0,3	-0,2	Ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	1 871	( udiskontert, inkl. mva ) [ mill. NOK ]
Operatørnytte	0	P50 3 981
Det offentlige	-2 072	Forventningsverdi 4 019
Samfunnet for øvrig	-379	P85 4 643

## Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )

Samlet vurdering De største konfliktene langs traseen er i forbindelse med områder som må stabiliseres på grunn av kvikkleire, og at Fetsund lenser er fredet samt at eksisterende bru skal rives. Det vil bli utført avbøtende tiltak som restaurering av stabiliseringsområder og ved Fetsund lenser som skal istandsettes når anlegget er ferdig.

Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Middels negativ konsekvens	Naturmangfold	Stor negativ konsekvens	Kultur-arv	Stor negativ konsekvens	Naturressurser	Middels negativ konsekvens
[ Virkning 6 ]		[ Virkning 7 ]		[ Virkning 8 ]		[ Virkning 9 ]		[ Virkning 10 ]	

## Klimavirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]	Direkte		Indirekte	Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, Transport drift- og vedl. [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e direkteutslipp, åpningsåret ]
Anleggsfasen	3	42		-0,6
Arealbruksendringer	6	0		NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]
Drift og vedlikehold	0	6		
Endret trafikkomfang	-37	58		Lavbane -586
<b>Totalt</b>	<b>-28</b>	<b>106</b>		Standard -580
I det norske klimaregnskapet	-28	43		Høybane -491

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Verdifullt naturområde	Netto dekar inngrep i		Dyrket mark
	All natur		
87	170	21	
Endring i antall drept og hardt skadet, åpningsåret			
	-0,02		
Regional fordeling: Prosjekt i distrikt Norge		Grupper som opplever vesentlig forverring?	

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

# Prosjekt: E134 Saggrenda-Elgsjø

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 03.10.2023

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

**Dagens situasjon:** Tofeltsvei med stigninger på over 8 %, kombinert med veldig skarpe kurver og få forbikjøringsmuligheter. Strekingen over Meheia er en flaskehals, særlig for tungtransport vinterstid. Dagens vei er ulykkesbelastet (30 personskadeulykker med 3 drepte og 8 hardt skadde i perioden 2012-2021). Årsdøgntrafikken (ÅDT) på dagens vei er 5 300 med 14 % andel tunge kjøretøyer.

**Tiltaksutløsende behov:** Se beskrivelsen av dagens situasjon

**Prosjektet:** Parsellen er en naturlig videreføring av E134 Damåsen–Saggrenda som åpnet sommeren 2020. Ny to-/trefeltsvei og fartsgrense 90 km/t (gjeldende reguleringsplan gir mulighet for smal firefelts vei med fartsgrense 110 km/t). Ingen tunneler, men to litt større bruer. Går parallelt med dagens E134, men på motsatt side av vassdraget.

### Vil du vite mer:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e134meheia/reguleringsplan/>

### Samfunns mål:

- Effektiv og trafikkikker vei som del av nasjonal hovedveg øst–vest
- Utvikle Kongsberg–Notodden-området som tettere bo- og arbeidsmarked. Et prosjekt med positiv netto nytte

### Effekt mål:

- Unngå stengt vei pga. ikke planlagte hendelser
- 5,5 minutter kortere reisetid på strekingen
- Redusert sannsynlighet for møteulykker og alvorlige utforkjøringsulykker
- Reduserte bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet

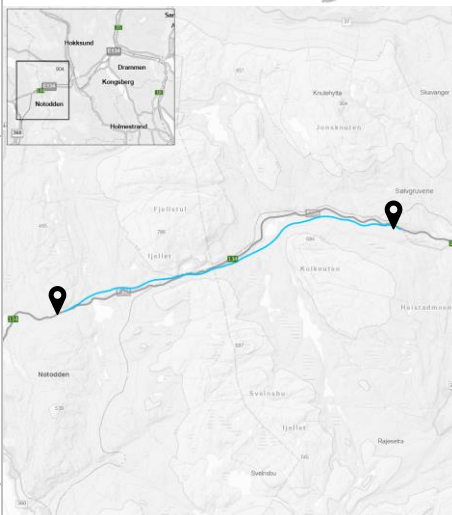
### Reisetidsreduksjon:

- 3,8 min. for lette kjøretøyer
- 3,4 min. for tunge kjøretøyer

## Fakta

**Streking:** E134  
**Kommuner:** Kongsberg, Notodder  
**Fylker:** Viken, Vestfold og Telemark  
**Omfang:** 15 km ny vei  
**Planstatus:** Reguleringsplan  
**Finansiering:** 38% bompengandelen

**NTP:** Omtalt i NTP 22-33



**Avhengighet av andre tiltak:** Ikke relevant for dette prosjektet

## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	Sannsynlig bane	Høy bef. vekst			
-445	-806	-526	-445	-0,4	-0,2	Ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]		Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte	687		( udiskontert, inkl. mva ) [ mill. NOK ]	
Operatørnytte	0		P50	2 928
Det offentlige	-1 095		Forventningsverdi	2 963
Samfunnet for øvrig	-38		P85	3 430

## Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )

Samlet vurdering	De største konfliktene gjelder naturmangfold, spesielt som følge av nærføring til Kjerkebergåsen naturreservat og inngrep i gammel furuskog ved Elgsjø. Det framgår krav til avbøtende tiltak i reguleringsbestemmelsene, blant annet at det skal utarbeides en plan for sikring av arealer med denne skogtypen før anleggsarbeidet kan starte i det aktuelle området.									
Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Noe negativ konsekvens	Naturmangfold	Stor negativ konsekvens	Kulturarv	Middels negativ konsekvens	Naturressurser	Noe negativ konsekvens	
[ Virkning 6 ]		[ Virkning 7 ]		[ Virkning 8 ]		[ Virkning 9 ]		[ Virkning 10 ]		

## Klimavirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]	Direkte		Indirekte	Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, Transport, drift- og vedl. [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e direkteutslipp, åpningsåret ]
Anleggsfasen	28	46		-0,5
Arealbruksendringer	70	0		NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]
Drift og vedlikehold	0	13		
Endret trafikkomfang	-23	29		Lav bane -407
<b>Totalt</b>	<b>76</b>	<b>88</b>		Standard -445
I det norske klimaregnskapet	76	41		Høy bane -457

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Verdifullt naturområde	Netto dekar inngrep i		Dyrket mark
	All natur		
219	880		0
Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret			
	-0,28		
Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge		Grupper som opplever vesentlig forverring?	
-			

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 151:

Rv. 19 Moss: i «Utviklingsporteføljen» skal det være rom for noe aktivitet i perioden. Inkluderer det tiltak på Rv. 19 Moss, for eksempel planleggingsmidler?

### Svar:

Som det går fram av meldingen er det ikke rom for å realisere prosjektene i utviklingsporteføljen i sin nåværende form i tolvårsperioden. Meldingen viser til at det kan være aktuelt å løse noen av utfordringene ved vurdering av rimeligere løsninger, bruk av ny teknologi eller forsterket drift og vedlikehold. Statens vegvesen vil jobbe videre med dette framover og vurdere hva som er mulig og aktuelt.

I NTP fremkommer det at det vil være begrenset rom for planlegging og ressurskrevende optimalisering av prosjektene i utviklingsporteføljen. Videre fremgår det at Samferdselsdepartementet vil gi Statens vegvesen føringer om å tilpasse planleggingsaktiviteten til den til enhver tid gjeldende innfasing av planen slik at det ikke brukes unødig mye ressurser på planlegging sett opp mot hva det er rom for å gjennomføre av tiltak.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### **Spørsmål 152:**

**Utviklingsporteføljen:** for prosjektene i «Utviklingsporteføljen» skal det «kunne være aktivitet på strekningene i perioden». Ber om en oversikt over mulige tiltak en kan se for seg på de ulike strekningene i planperioden.

### **Svar:**

Det vises til svar på spørsmål 151 om samme tema.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 153:

**Bybanen til Åsane:** ber om status for prosjektet, antatt kostnad for prosjektet, samfunnsøkonomisk netto nytte og tidligst mulige oppstart.

### Svar:

Reguleringsplan for Bybanen til Åsane ble vedtatt i Bergen kommune 31. mai og 27. september 2023. Prosjektet (med unntak av E39 Fløyfjelltunnelen) har vært til ekstern kvalitetssikring i regi av Vestland fylkeskommune. Arbeidet var ferdig i mars i år.

Ekstern kvalitetssikrer anbefaler en styringsramme i tråd med prosjekteiers anslag på 18,2 mrd. kr og en kostnadsramme på 21,4 mrd. kr (priser per 4. kvartal 2023 ekskl. mva.), der kostnader til Bybanen utgjør 12 mrd. kr og sykkelvei 5 mrd. kr. Andre tiltak på fylkesvei, kommunale anlegg og private utgjør 1,2 mrd. kr. Kostnaden for bybanen er økt sammenliknet med tallene som ble lagt til grunn i arbeidet med Nasjonal transportplan 2025-2036. Vi er kjent med at fylkeskommunen har signalisert at de i etterkant av ekstern kvalitetssikring vil vurdere muligheter for kutt slik at behovet for midler ikke skal øke.

Vedtatt reguleringsplan for Bybanen til Åsane omfatter også forlengelsen av E39 Fløyfjelltunnelen, men dette riksveiprojektet har ikke vært en del av kvalitetssikringen i regi av fylkeskommunen. Prosjektet vil bli gjenstand for en egen ekstern kvalitetssikring. Vi viser for øvrig til svar på spørsmål 71 der det er oppgitt kostnadstall for E39 Fløyfjelltunnelen nord og sør.

Bergen kommune fikk utført en samfunnsøkonomisk analyse høsten 2022 i forbindelse med reguleringsplanen. Analysen viste antatt kostnad 17,9 mrd. 2021-kr og netto nytte -13,9 mrd. kr. Det er ikke utført oppdaterte samfunnsøkonomiske analyser i forbindelse med ekstern kvalitetssikring.

Selve bybaneutbyggingen er et fylkeskommunalt prosjekt. Statens vegvesen opplyser at lokalt planlegges det for anleggsgjennomføring i perioden fra 2025-2039 i tre etapper. Første etappe er fra Bergen sentrum til Amalie Skrams vei i Sandviken, der det er lagt til grunn åpning i 2028. Nord for Amalie Skrams vei er prosjektet avhengig av at prosjektet E39 Fløyfjelltunnelen nord er ferdigstilt, slik at Bybanen kan etableres i dagens E39 gjennom Sandviken.

Statens vegvesen har så langt ikke vurdert realisme og risiko som følge av den fremdriften som lokale parter ønsker. Fremdriftsplanen må koordineres med Statens vegvesens prosjekt for forlenging av dagens Fløyfjelltunnel til Eidsvåg og oppgradering av eksisterende Fløyfjelltunnel, og det må gjøres vurderinger av trafikkavvikling og beredskapshensyn i byggeperioden. I Statens vegvesens innspill til Nasjonal transportplan var utgangspunktet at Fløyfjelltunnelen nord i hovedsak må være ferdig bygget før trafikken ledes vekk fra traseen over Bryggen, og byggingen av Bybanen på denne delen av strekningen kan startes opp.

I Nasjonal transportplan 2025-2036 er det lagt til grunn 70 prosent statlig bidrag til Bybanen til Åsane. Oppstart av bybaneutbyggingen forutsetter bl.a. endelig fastsetting av det statlige tilskuddet til prosjektet, som vil skje gjennom forhandlinger mellom staten og lokale myndigheter. Lokale myndigheter har besluttet å gjennomføre en ny utredning av tunnel som alternativ til trasé over Bryggen. Det gir økt usikkerhet rundt gjennomføringen av prosjektet. Det fremgår derfor av Nasjonal transportplan at Samferdselsdepartementet først vil ta stilling til videre arbeid med riksveiutbyggingen og statlig bidrag til Bybanen til Åsane når den lokale tunnelutredningen er ferdig

og behandlet i bystyret i Bergen. Etter hva vi er kjent med legger lokale myndigheter opp til at det skal skje i løpet av 2025.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 154:

**Vedlikehold av vei:** Åpning for økt bruk av flerårige vedlikeholdskontrakter er en nødvendig forutsetning for å gjennomføre planene for langsiktig vedlikehold, som Statens vegvesen de siste årene har jobbet med, og for å gå over til tilstandsbasert vedlikehold. Hva er anslått effektiviseringsgevinst av å få til dette?

### Svar:

Økt bruk av flerårige vedlikeholdskontrakter er ett av fem grep i regjeringens strategi for å ta var på det vi har og forbedre tilstanden til veinettet. Bruk av data og ny teknologi er vesentlig, sammen med at det må settes av nok midler. For lave bevilgninger gir liten mulighet til langsiktighet i planlegging av vedlikeholdsinnsetningen.

Som det går fram av NTP vil regjeringen fremme forslag til Stortinget om å justere Statens vegvesens budsjettmessige rammebetingelser for å legge til rette for mer effektiv bruk av midler til vedlikehold og mindre investeringer.

Statens vegvesen har ikke konkrete tall på gevinsten av å åpne for økt bruk av flerårige vedlikeholdskontrakter.

Flerårige vedlikeholdsplaner gir mulighet for å kunne utføre nødvendig vedlikeholdsarbeid til riktig tid. Det reduserer utgifter til drift, vedlikehold, gir mindre ulemper for trafikantene og mindre klimagassutslipp. Det gir også en bedre mulighet for å se gjennomføring av ulike typer tiltak i sammenheng. Vegvesenet har startet arbeidet med omstilling til langsiktige vedlikeholdsplaner. Ved å arbeide med en slik tilnærming anser Statens vegvesen at de får mer for pengene.

I dag er de fleste vedlikeholdskontraktene ettårige eller knyttet til enkeltprosjekter. Flerårige vedlikeholdskontrakter vil gi store gevinster og anledning til å se flere tiltak i sammenheng og gjerne strekningsvis. Med dette kan man utføre mer planlagt vedlikehold og prioritere de viktigste tiltakene.

Overgangen bort fra hovedsakelig korrektivt og kortsiktig vedlikehold vil gi bedre utnyttelse av midlene og gevinster for samfunnet. De administrative kostnadene vil reduseres ved at man går bort fra årlige utlysninger, til forberedelse av færre konkurransegrunnlag. Lengre kontrakter vil gi entreprenør bedre forutsigbarhet og Vegvesenet bedre priser. I områder med liten tilgang til entreprenørressurser kan flerårige vedlikeholdskontrakter være med å sikre tilgang til personer og maskiner i en krise- eller beredskapssituasjon.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 155:

**Rikstunnelen:** Hva er status, forventet kostnad og netto nytte for prosjektet Rikstunnelen? Omfatter prosjektet kun tunnel under Oslo, eller også tunneler videre vestover?

### Svar:

Det gjenstår mye planlegging før byggestart av ny tunnel er mulig. Estimert tidsbruk for nødvendig planlegging før byggestart er om lag 10 år.

Siste kostnadsestimat er i underkant av 60 mrd. 2024-kroner. I 2023 ble det i forbindelse med grunnlagsarbeidet til NTP 2025-2036 gjort en begrenset samfunnsøkonomisk analyse av tiltaket, som viste negativ netto nytte. Det er imidlertid vanskelig å verdsette nytten av en slik systemendrende investering. En ny rikstunnel er et viktig grep for en fremtidig utvikling av jernbanesystemet, og muliggjør kapasitetsøkninger i lokal- og regiontogtrafikk i hovedstadsregionen/Østlandet primært, men også for hele jernbanenettet (gods- og fjerntog) på lang sikt. Samtidig er den viktig for å gjøre jernbanesystemet mindre sårbart og å underbygge driftsstabilitet og beredskap. Dette er virkninger det er vanskelig å verdsette i en samfunnsøkonomisk analyse. Jernbanedirektoratet har pågående arbeid for å få bedre tall og forståelse av nytten.

Prioriteringen i NTP åpner for en forsiktig oppstart av planleggingen i første periode, der Bane NOR blant annet skal gjøre vurderinger som vil gi et sikrere kostnadsanslag enn det vi har i dag.

Prosjektet omfatter en dobbeltsporet jernbanestrekning i tunnel, mellom Oslo S og Lysaker. I tillegg må det gjøres tilpasninger langs den eksisterende jernbanestrekningen mellom Oslo S og Stabekk, og etableres mer vendekapasitet vest for Nationaltheatret.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 156:

**Direktetildeling:** Regjeringen gjør det klart at den ønsker å direktetildele togtilbud når dagens kontrakter går ut. Hvilke unntaksbestemmelser vurderer man å bruke for å kunne få unntak og gjøre en direktetildeling?

### Svar:

Kollektivtransportforordningen ble endret gjennom EUs fjerde jernbanepakke, ved at bestemmelsen i forordningens artikkel 5 nr. 6, som gir en betingelsesløs adgang til å direktetildele persontogkontrakter med inntil ti års varighet, ble opphevet fra 25. desember 2023. Det gjelder nå nye bestemmelser om adgang til direktetildeling i nærmere angitte situasjoner. Disse kan bl.a. brukes for kontrakter av lav verdi eller trafikk av mindre omfang, under visse særlige omstendigheter eller når det er behov før nødtiltak, slik som under pandemien.

Unntaket i ny artikkel 5 nr. 4a åpner for direktetildeling hvis det er berettiget ut fra «relevante strukturelle og geografiske særtrekk» i det norske markedet og jernbanenettet, og at en direktetildelt kontrakt vil føre til bedre kvalitet på tjenestene eller større kostnadseffektivitet sammenlignet med tidligere tildelte kontrakter.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 157:

**Østfoldbanen:** Stemmer det at prosjektet to tog i timen til Fredrikstad med dobbeltspor til Råde og tiltak på stasjoner var anslått til 28 mrd. kroner i 2021? Hvordan kan det da ha seg at prosjektet nå er anslått til 23 mrd. etter en periode med sterk prisvekst? Vi kan ikke se at det er lagt fram nye beregninger for prosjektet.

### Svar:

Det stemmer ikke at effektpakken to tog i timen til Fredrikstad var anslått til 28. mrd. kroner i 2021. I 2021 var det utarbeidet estimater for flere varianter med to tog i timen til Fredrikstad. Den som omfattet dobbeltspor gjennom Råde, fra Haug (litt nord for Råde stasjon) til Seut (litt nord for Fredrikstad stasjon), samt togparkering og tiltak på Fredrikstad stasjon var estimert til om lag 15. mrd. kroner. Estimater på 28 mrd. kr. dekket en mer omfattende tilbudsforbedring og ytterligere tiltak.

Effektpakken på Østfoldbanen som er prioritert i NTP (2025-2036) er anslått til 23. mrd. kr., og vil blant annet omfatte: Ny dobbeltsporstrekning Haug-Seut, flere kryssingsspor/kryssingsspor-tilpasninger, tiltak på Fredrikstad og Sarpsborg stasjoner og togparkering. For det største tiltaket, dobbeltspor fra Haug til Seut, bygger kostnadsestimatet på det tekniske grunnlaget til kommunedelplanen som ble vedtatt i Råde og Fredrikstad kommuner i 2021. Estimat for samlet effektpakke vil bli avklart når planlegging startes opp, og avhenge blant annet av person- og godstogtilbudet den skal dimensjoneres for og grensesnitt mot implementering av det nye signalsystemet ERTMS.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 158:

Hvordan er administrasjonskostnader pr bygget kilometer vei fordelt på hhv. Nye veier og SVV?

### Svar:

Administrasjonskostnader pr. bygget kilometer vei er ikke en indikator i Nye Veier eller Statens vegvesens faste rapportering til departementet. Vi har derfor ikke denne informasjonen tilgjengelig. Innenfor tilgjengelig tid kan vi ikke fremskaffe tall for dette som er sammenlignbare mellom virksomhetene.

For informasjon om sammenligning mellom virksomhetene i effektivitet i veiutbygging vises det til Menon Economic`s rapport *Evaluering av omorganisering av veisektoren ved introduksjonen av et veiselskap* (Menon-publikasjon nr. 159/2023). Rapporten slår fast at Nye Veier har levert godt på oppdraget sitt og at også Statens vegvesen i betydelig grad har klart å redusere utbyggingskostnader. Menon skriver at resultatene i form av kostnadsreduksjon er bemerkelsesverdige, og at målestokkskonkurransen mellom Nye Veier og Statens vegvesen har fungert godt.



DET KONGELIGE  
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

*Fiskeri- og havministeren*

Transport- og kommunikasjonskomiteen  
Stortinget  
Postboks 1700 Sentrum  
0026 Oslo

Deres ref

Vår ref

Dato

24/2907-32

15. mai 2024

**Meld. St. 14 (2023 - 2024) Nasjonal transportplan 2025 - 2036 - Svar på spørsmål nr. 159 og 160 fra transport- og kommunikasjonskomiteen**

Jeg viser til brev 26. april fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité med spørsmål til Meld. St. 14 (2023 – 2024) Nasjonal transportplan 2025-2036.

**Spørsmål 159:**

«Ber om en tabell ("bindingstabell") med årlig prognose over utgifter til rasjonell fremdrift i igangsatte prosjekter og programområdetiltak for Kystverket. Tabellen bes spesifisert per år perioden 2024-2036 + ev. restbeløp, og per prosjekt/tiltak.»

**Svar:**

Under er det satt opp en oversikt over igangsatte prosjekter (større investeringstiltak) på kystområdet, med prognoser for utbetalinger i 2024, kostnader i hhv. 2025, 2026 – 2030 og samlede gjenstående kostnader. Det er ikke oppgitt prognoser for enkeltår etter 2025 på grunn av stor usikkerhet knyttet til fremdrift. De fleste av de igangsatte tiltakene planlegges ferdigstilt innen utgangen av 2026. Prognosene er basert på oppdatert informasjon fra Kystverket. Jeg vil understreke at dette er prognoser, og at det er betydelig usikkerhet knyttet til både fremdrift i det enkelte prosjekt og samlede kostnader.

Stortingets vedtatte kostnadsramme for Stad skipstunnel, jf. Prop. 97 S (2020–2021) *Bygging av Stad skipstunnel* og Innst. 389 S (2020–2021), er prisjustert til 5 060 mill. 2024-kr inkl. merverdiavgift (mva.). Forventet kostnad er tilsvarende prisjustert til 4 270 mill. kr inkl. mva. Investeringsrammen i Nasjonal transportplan 2025–2036 er basert på forventet kostnad ekskl. mva., som gir en samlet investeringsramme på 3 440 mill. kr. Det er påløpt kostnader til prosjektet i perioden 2021 – 2024, og tabellen viser gjenstående kostnader 2025 – 2030.

For prosjektet Borg havn er anbudsprosessen ikke avsluttet. Det er gjennomført tilbudsåpning, og Kystverket er nå i forhandlinger med aktuelle tilbydere. Kostnadsprognoser og fremdrift er derfor særlig usikre for dette prosjektet.

Engenes fiskerihavn (forskuttering) står oppført i Meld. St. (2023 – 2024) *Nasjonal transportplan 2025 – 2036* som et igangsatt tiltak. Dette tiltaket ferdigstilles i år, og Kystverket planlegger å utbetale refusjonsbeløpet til kommunen i løpet av året. Det er derfor ikke tatt med i oversikten under.

*Oversikt over gjenstående kostnader til igangsatte, større prosjekter på kystområdet. Alle tall i mill. 2024-kr ekskl. mva.*

<b>Prosjekt</b>	<b>Prognose/ forventet utbetaling 2024</b>	<b>Prognose 2025</b>	<b>Prognose 2026 - 2030</b>	<b>Samlede gjenstående kostnader 2025 - 2030</b>
Gamvik fiskerihavn – utbetaling forskuttering		72		72
Kjøllefjord fiskerihavn	20	104	117	221
Husøy fiskerihavn, utdyping	0	61	35	96
Bognes, Tjeldsundet, Harstad	5	100	262	362
Stamsund – Risøyrenna med gjennomseiling Raftsundet	100	50		50
Innseiling Mo i Rana	60	31		31
Fosnavåg fiskerihavn – utbetaling forskuttering	0	0	109	109
Innseiling Florø	105	35		35
Innseiling Borg	140	150	63	213
Stad skipstunnel	66	400	2690	3090
<b>Sum</b>	<b>496</b>	<b>1003</b>	<b>3276</b>	<b>4279</b>

**Spørsmål 160:**

«Ber om en tabell med prognoser for årlige utgifter til rasjonell fremdrift i nye investeringsprosjekter for Kystverket, fra første år i byggefasen til slutføring. Vi ber dere også ta med kolonner for utgifter til gjenstående planlegging/forberedende arbeid som er nødvendig før prosjektet kan startes opp, forventet sluttkostnad (P50), kostnadsramme (P85), og netto nytte.»

**Svar:**

I Nasjonal transportplan (NTP) 2022–2033 ble porteføljestyling av investeringer i samferdselssektoren introdusert som et verktøy som skal bidra til å få mer for pengene. Dette systemet videreføres med NTP 2025 - 2036. Porteføljestyling innebærer at transportvirksomhetene innenfor rammene av NTP 2025–2036 skal anbefale prosjektenes omfang og rekkefølge, noe som legger til rette for at de beste prosjektene gjennomføres først. Porteføljeprioriteringen viser virksomhetenes forslag til gjennomføringsrekkefølge med utgangspunkt i et sett med kriterier. Kriteriene for prioritering går frem av Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet. Prioriteringen avgjøres av samfunnsøkonomisk prissatt lønnsomhet, ikke-prissatte virkninger (herunder samfunnssikkerhet og beredskap), og vurdering av usikkerhet, inkludert teknologirisiko. Prosjekter skal være planlagt og optimalisert som en forutsetning for prioritering, og virksomhetene kan ta hensyn til avhengigheter mellom prosjekter/tiltak i sin prioritering. Samtidig er det fortsatt en politisk oppgave å foreta den endelige prioriteringen mellom prosjekter og tiltak, og legge dette frem i de årlige budsjettene. Større prosjekter behandles i tillegg som egne saker i Stortinget.

Systemet med porteføljestyling innebærer at det på dette tidspunktet, ikke foreligger informasjon som er egnet for å utarbeide prognoser for årlige utgifter som sikrer rasjonell fremdrift i nye investeringsprosjekter på Kystverkets område. Som beskrevet over vil tidspunktet for igangsetting av de større investeringsprosjektene på kystområdet, avgjøres i de årlige budsjettprosessene. Samtlige nye større investeringsprosjekter på kystområdet, jf. tabell 15.1 i Meld. St. 14 (2023 - 2024) *Nasjonal transportplan 2025 – 2036*, kan fullføres i første seksårsperiode innenfor den økonomiske planrammen som er satt av til Kystverket, jf. tabell 15.2 i meldingen.

Med hilsen



Marianne Sivertsen Næss

Kopi

Anne Berit Stavseth  
Samferdselsdepartementet

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 161:**

Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av næringsvei mellom E18 og Arendal havn?

### **Svar:**

Denne strekningen er en fylkesvei. Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen har ikke oversikt over kostnadsanslag på fylkesveiprojekter.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 162:**

Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av Fv 460 til Lindesnes?

### **Svar:**

Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen har ikke oversikt over kostnadsanslag på fylkesveiprojekter.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 163:**

Ber om oppdatert kostnadsanslag for sammenhengende utbygging av E6 Fauske-Bognes?

### **Svar:**

Statens vegvesen har ikke oppdatert og godkjent kostnadsoverslag for dette prosjektet.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 164:**

Ber om oppdatert kostnadsanslag for å fullføre Hålogalandsveien, Rv 83 Tjelsundet-Harstad?

### **Svar:**

Statens vegvesen har ikke oppdatert og godkjent kostnadsoverslag over dette prosjektet.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 165:

Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av ny innfartsvei til Tromsø over Malangen?

### Svar:

I KVV Innfarter til Tromsø var kostnadsanslaget på dette konseptet estimert til 10, 2 mrd. 2020-kr. [KVU](#)  
[Konseptvalgutredning Innfarter til Tromsø \(vegvesen.no\)](#)

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 166:**

Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av E8 Skibotn- Finskegrensen?

### **Svar:**

Statens vegvesen har ikke oppdatert og godkjent kostnadsoverslag for dette prosjektet.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 167:**

Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av E6 Bjerkvik-Stormyra?

### **Svar:**

Statens vegvesen har ikke oppdatert og godkjent kostnadsoverslag for dette prosjektet.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 168:**

Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av Rv 204 fra Halden til Svinesundsparken?

### **Svar:**

Statens vegvesen har ikke oppdatert og godkjent kostnadsoverslag for dette prosjektet.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 169:**

Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbedring av kryss Rælingstunnelen og rundkjøring for å binde sammen Rv 159 og Rv 22?

### **Svar:**

Statens vegvesen har ikke oppdatert og godkjent kostnadsoverslag for dette prosjektet.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 170:**

Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av E6 Sennalandet?

### **Svar:**

Statens vegvesen har ikke oppdatert og godkjent kostnadsoverslag for dette prosjektet.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 171:**

Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av E6 Høybukt-Kirkenes samt Tana bru-Tanadalen?

### **Svar:**

Statens vegvesen har ikke oppdaterte og godkjente kostnadsoverslag for disse prosjektene.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 172:**

Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av E6-E69 Lakselv-Olderfjord-Honningsvåg?

### **Svar:**

Statens vegvesen har ikke oppdatert og godkjent kostnadsoverslag for dette prosjektet. Det er gjennomført mindre tiltak på strekningen.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 173:**

Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av E45 Øvre Alta-Kløfta?

### **Svar:**

Statens vegvesen har ikke oppdatert og godkjent kostnadsoverslag for dette prosjektet.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 174:

Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av Rv 92 Karasjok- Gievdneguoika?

### Svar:

Statens vegvesen har ikke oppdatert og godkjent kostnadsoverslag for full utbygging av strekningen. I NTP er det lagt opp til at det gjøres utbedringer på denne strekningen blant annet med gul midtstripe, forsterket midtoppmerking, utbedring av sideterreng og utbedringer av bruer og konstruksjoner. Statens vegvesen vil framover gjøre nødvendige forberedelser og planlegging slik at utbedringene kan starte når det er rom for det innenfor investeringsrammene i de årlige budsjettene.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 175:**

Ber om oppdatert kostnadsanslag for utbygging av Rv 350 mellom Hokksund og Åmot?

### **Svar:**

Statens vegvesen har ikke oppdatert og godkjent kostnadsoverslag for dette prosjektet.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 176:**

Ber om oppdatert kostnadsanslag for helhetlig utbedring av Fv 40?

### **Svar:**

Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen har ikke oversikt over kostnadsanslag på fylkesveiprosjekter.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 177:

Vi viser til svar på spørsmål 86, der bindingene kun omtales overordnet, slik det også fremkommer i Meld. St. 14 (2023-2024). Det var ikke dette vi ba om. Vi sender derfor spørsmålet på nytt: Ber om en spesifisert tabell med årlig prognose over utgifter til rasjonell framdrift i igangsatte prosjekter og programområdetiltak for Statens vegvesen og Bane Nor. En såkalt «bindingstabell». Tabellen bes spesifisert per år i perioden 2024-2036 + ev. restbeløp, og per prosjekt/tiltak.

### Svar:

Til grunn for regjeringens prioriteringer i Nasjonal transportplan 2025–2036 er det brukt anslag for rasjonell fremdrift i igangsatte, store investeringsprosjekter for Statens vegvesen og Bane NOR SF, fordelt på de to seksårsperiodene planen dekker. Denne oversikten har ikke inneholdt årlig prognoser.

Gjennomføring av mindre investeringstiltak (programområdetiltak) er basert på samlefullmakter gitt av Stortinget, som er videre delegert til Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet.

Tabellen under viser anslåtte statlige bindinger for store, igangsatte prosjekter for Statens vegvesen og Bane NOR SF, fordelt over seksårsperiodene 2025–2030 og 2031–2036. Anslaget på bompenger er ikke fordelt over seksårsperiodene.

Mrd. kroner

Prosjekt/effektpakke	2025–2030, statlige midler	2031–2036, statlige midler	2025–2036, bompenger
<b>Jernbane</b>			
Signal- og sikringssystemet ERTMS	14,3	14,3	-
Flere og raskere tog på Dovrebanen: To tog i timen til Hamar	9,8	0,0	-
Flere og raskere tog på Vestfoldbanen: Oslo–Tønsberg	4,6	0,0	-
Flere og raskere tog på Østfoldbanen: Oslo–Moss	12,4	0,3	-
Nullutslipp i byområdet og innføring av nye tog på Trønderbanen	0,3	0,0	-
Innføring av nye kjøretøy/regiontog på Østlandet	2,6	0,0	-
<b>Vei</b>			
<i>Driftsfase OPS-prosjekter</i>			
E39 Klett–Bårdshaug			
E39 Lyngdal–Flekkefjord			
E18 Grimstad–Kristiansand			
Rv. 3/25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet	4,3	1,0	1,6

E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn– Langvassbukt (inkl. byggherre)	12,1	2,5	1,4
E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	1,6	0,6	4,2
E134 Røldal–Seljestad	2,5	0,8	0,7
E136 Breivika–Lerstad	0,4	0,0	1,2
E16 Bjørum–Skaret	0,3	0,0	0,5
E16 Lærdalstunnelen	2,4	0,1	0,0
E18 Lysaker–Ramstadsletta	0,3	0,6	9,0
E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen	1,6	0,0	2,0
E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra	1,0	0,0	0,0
E39 Lønset–Hjelset	0,1	0,0	0,1
E39 Rogfast	6,0	2,6	12,2
E39 Sveгатjørn–Rådal	0,2	0,0	0,0
E6 Helgeland sør, Svenningselv–Lien	0,6	0,0	0,0
E6 Megården–Sommerset	4,5	1,4	0,0
E8 Sørbotn–Laukslett	2,7	0,0	0,0
Rv. 13 Hardangerbrua, refusjon	0,0*	0,0	0,0
Rv. 13 Lovræidet–Rødsliane	1,1	0,0	0,0
Rv. 13 Ryfast	0,0*	0,0	0,0
Rv. 4 Lunner grense–Jaren og Lygna sør	0,0*	0,0	0,0
Rv. 4 Roa–Gran grense inkl. Jaren– Lygnebakken	0,0	0,0	0,2
Rv. 555 Sotrasambandet (inkl. byggherre)	11,0	1,2	5,4
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger, refusjon	0,7	0,0	0,0
<b>Sum jernbane og vei</b>	<b>97,1</b>	<b>25,4</b>	<b>38,5</b>

\* Gjenstående behov til rv. 13 Hardangerbrua, rv. 13 Ryfast og rv. 4 Lunner grense–Jaren og Lygna sør er samlet estimert til 53 mill. kroner i første seksårsperiode.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 178:

Viser til svar på spørsmål 59. Hva er kostnadsfordelingen mellom jernbane og kommersielle- og fylkeskommunale busser per passasjerkilometer?

### Svar:

Samferdselsdepartementet brukte tall for 2022 i svaret på spørsmål 59. Tall for 2023 ble publisert 14. mai. I 2023 ble det kjørt 3,51 mrd. passasjerkilometer med jernbane<sup>1</sup>, og 3,08 mrd. passasjerkilometer med busser i fylkeskommunal regi.<sup>2</sup>

Staten ved Jernbanedirektoratet brukte omtrent 5,58 mrd. kr på kjøp av persontransport med tog i 2023. Det tilsier en kostnad på omtrent 1,59 kr per passasjerkilometer.

Ifølge regnskapstall fra KOSTRA hadde fylkeskommunene samlet netto driftsutgifter ekskl. avskrivninger på 11,25 mrd. kr knyttet til buss i 2023. Det tilsier en kostnad på omtrent 3,65 kr per passasjerkilometer.

Kommersielle busser drives på kommersielle vilkår, og det offentlige har ingen direkte kostnader knyttet til dette.

Tallene tar inkluderer ikke infrastrukturkostnader. Det må tas forbehold om at disse tallene ikke er direkte sammenlignbare, og påvirkes også av at transportformene spiller forskjellige roller i ulike markeder, i et sammenhengende transportsystem.

---

<sup>1</sup> <https://www.ssb.no/statbank/table/08935/tableViewLayout1/>

<sup>2</sup> <https://www.ssb.no/statbank/table/06670/tableViewLayout1/>

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 179:

Viser til figur 7.3 side 75 og ber departementet svare på om de deler vår oppfatning av at figuren er noe mangelfull i sin beskrivelse av modenhet for hydrogen basert på følgende:

- *Sjøfart*
  - Belgiske CMB.Tech har flere hydrogenfartøy i drift. De har produsert en serie med katamaran fartøy (lignende skrogdesign som dagens hurtigbåter) som frakter personell til og fra havvind møller i Belgia, Tyskland og Nederland. Disse skipene seiler i dag på hydrogen i kombinasjon med diesel. De har også en hydrogendreven taubåt som er levert til Antwerpen havnevesen
  - M/F Hydra seiler i dag på hydrogen på Hjelmeland sambandet.
  - Den Estiske stat skal bygge en hydrogendreven ferge for sambandet Virtsu-Kuivastu (øygruppe vest i Østersjøen) med størrelse tilsvarende Vestfjorden-fergene.
- *Vei*
  - Hydrogenlastebiler og personbiler er tilgjengelig hyllevare i dag. Det pågår en rivende utvikling av teknologien slik at den kan sees å både være «eksperimentell utvikling» og «ferdigstilt».
  - Dette gjelder busser, lastebiler, søppelbiler, personbiler, og andre tyngre kjøretøy som gravemaskiner og anleggsmaskiner.
  -
- *Jernbane*
  - CPCK har utviklet en hydrogenvogn som forsyner strøm til eksisterende diesel elektriske lokomotiver. Testingen skal begynne i november i år og en slik løsning gir levetidsforlengelse og økt utnyttelse av eksisterende materiell.
  - En rekke passasjertog (pendlertog) er i dag i drift i bla. Sveits og Tyskland (Alstom Coradia iLint).

### Svar:

Figur 7.3 i Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036 baseres på faglige vurderinger fra transportvirksomhetene. Det er krevende å gjøre konsistente vurderinger av teknologimodenhetsnivå (TRL-nivå) på tvers av transportformene, og disse vurderingene er beheftet med usikkerhet. Teknologianvendelser innenfor et segment kan variere uten at dette enkelt kan illustreres. Figuren gir ikke det fulle og hele bildet av teknologimodenhet innen ulike løsninger. Det er derfor fullt mulig å vise til eksempler som avviker fra bildet som vises i figuren.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 180:

**E39 Smiene-Harestad:** Prosjektet finansieres av statlige midler og bompengemidler fra Bymiljøpakken på Nord-Jæren. Hva er konsekvensen av å si at "Det kan være aktuelt med oppstart av prosjektet E39 Smiene-Harestad i første seksårsperiode med midler fra Bymiljøpakken, dersom prosjektet prioriteres av den lokale styringsgruppen, og det er rom for å prioritere statlige midler i påfølgende år"?

### Svar:

Regjeringen har prioritert E39 Smiene-Harestad i planporteføljen til Statens vegvesen i forslaget til Nasjonal transportplan 2025-2036. Prosjektet er en del av Bypakke Nord-Jæren, jf. Prop. 47 S (2016-2017) *Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland* og Innst. 214 S (2016-2027). Bypakke Nord-Jæren er en del av byvekstavtalen for Nord-Jæren, som samlet er omtalt som Bymiljøpakken. I Bymiljøpakken prioriteres prosjekter og tiltak av styringsgruppen gjennom årlig rullering av budsjett og fireårige handlingsprogram og i tråd med prinsippene for porteføljestyling. I denne prosessen konkretiseres også bruk av bompenger.

Samferdselsdepartementet vil vurdere nærmere hvordan det kan legges til rette for at Rogfast kan åpne som planlagt, gjennom hensiktsmessig påkobling til E39. Det kan bli aktuelt å bruke bompenger fra Bymiljøpakken til dette prosjektet i første seksårsperiode, og departementet vil vurdere dette nærmere. Partene i byvekstavtalen for Nord-Jæren må også ev. være enig i det. Oppstart av prosjektet vil videre innebære statlige forpliktelser, som vil måtte håndteres i arbeidet med de årlige statsbudsjettene. Departementet vil vurdere en hensiktsmessig fremdrift for prosjektet, og ha en nærmere dialog med Statens vegvesen som er leder av den administrative styringsgruppen for byvekstavtalen for Nord-Jæren.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 181:**

Viser til svar på spørsmål 25. Ber om endring på bevilgningen i 12 årsperioden dersom sambandene som i dag er gratis endres til samme takstreduksjon som ved andre ferjesamband?

### **Svar:**

En videreføring av nivået til gratis ferjer i 2024-budsjettet utgjør om lag 2 900 mill. kr i planperioden, jf. svar på spørsmål nr. 25. Dette beløpet gir en indikasjon på samlet bevilgningsreduksjon i 12-årsperioden dersom tiltaket om gratis ferjer reverseres, og forutsetter samme takstpolitikk for sambandene som har fått redusert takst.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 182:

**Stokke-Sandefjord:** Gitt bevilgning til prosjektet, når er det mulig med byggestart? Hvordan vil kostnadene fordele seg i første og andre periode, for å sikre rasjonell framdrift i prosjektet

### Svar:

Tilbudsforbedringen på Vestfoldbanen som gir to tog i timen i grunnrute til Skien og kortere reisetid, krever at det bygges et nytt dobbeltspor mellom Stokke og Sandefjord. I tillegg må det gjøres mindre kapasitetsøkende tiltak på strekningen mellom Tønsberg og Skien.

For det største tiltaket, dobbeltspor mellom Stokke og Sandefjord, er kommunedelplan vedtatt. Før bygging kan starte må det blant annet etableres en prosjektorganisasjon, utarbeides og vedtas reguleringsplan og inngås entreprenørkontrakter. Gitt beslutning om gjennomføring i f.eks. statsbudsjettet for 2025, kan bygging av dobbeltsporet starte tidligst i 2029. Nødvendige mindre infrastrukturtiltak ut over dobbeltsporet er av enklere karakter, og kan planlegges i parallell med at dobbeltsporstrekningen reguleres og bygges. På denne bakgrunn kan det legges til grunn at om lag 4-5 av de totale investeringskostnadene på om lag 13 mrd. 2024-kroner vil kunne brukes i første seksårsperiode. Dette anslaget er forbundet med stor usikkerhet.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### **Spørsmål 183:**

Hva er kostnaden for dobbeltsporet Åkersvika-Hamar?

### **Svar:**

I grunnlaget til NTP 2025-2036, oppgir Jernbanedirektoratet at dobbeltspor mellom Åkersvika og Hamar, samt nødvendige stasjonstiltak på Hamar stasjon, er kostnadsestimert til om lag 3,4 mrd. 2024-kr. Disse tiltakene utgjør til sammen første trinn i effektpakken for økt kapasitet for kombigods mellom Oslo og Trondheim og gjør det mulig å kjøre flere 520 meter lange godstog på strekningen.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### **Spørsmål 184:**

Det er sprikende informasjon om hva trafikkveksten på Bergensbanen vil bli dersom Ringeriksbanen kommer på plass. Nye veier skriver de at "Tidligere analyser referert til i fjerntogstrategien viser en vekst på cirka 60 prosent på Bergensbanen som en konsekvens av Arna-Stanghelle og Ringeriksbanen er på plass, mens Jernbaneløst sier 22% (uten at effekt Arna -Stanghelle er lagt inn) Hva er Jernbaneløst sine beregninger korrigert for effekten av at Arna-Stanghelle er lagt inn?"

### **Svar:**

Jernbanedirektoratets beregninger stammer fra fjerntogstrategien fra 2019. Strategien analyserte utviklingen på Bergensbanen med forskjellige tidshorisonter ved at det ble gjennomført beregninger for trafikkmengder, gitt den infrastrukturen som var forventet i hhv. 2022, 2030 og 2040. Dette ble sammenlignet med beregnede trafikkmengder fra 2016.

Beregningen for året 2040 inneholdt blant annet NTP-tiltakene Arna-Stanghelle og Ringeriksbanen, samt effekten av Arna-Bergen, tiltak identifisert i Rutemodell2027 og ny Oslotunnel. Det er de to førstnevnte tiltakene som forventes å ha størst effekt på reisetiden for fjerntoget på Bergensbanen.

De 60 prosentene i spørsmålet henviser til en sammenligning av trafikkvolum for 2040 sammenlignet mot 2016, der Jdir har forsøkt å isolere effekten av reisetidsforbedringen NTP-tiltakene gir. Til sammenligning vil den totale effekten for reiser i 2040 være på om lag 130 prosent når man inkluderer også andre effekter som fører til økt etterspørsel som eksempelvis trendvekst og frekvensøkning og sammenligner dette med 2016.

Som underlag til NTP 2022-2033 ble det gjennomført analyser av Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16-prosjektet), ved at Ringeriksbanen og tiltak på E16 ble analysert i sammenheng. Her ble effektene av ny vei og ny bane beregnet for året 2030, og sammenlignet med en referansesituasjon i 2030 der disse tiltakene ikke var bygget. Dette ga en vekst på fjerntoget på strekningen Oslo-Bergen på 22 prosent. Når FRE16-prosjektet ble analysert samlet hadde man derfor både effekten av forbedringer på jernbane og forbedringer på vei. Forbedringen på vei vil isolert sett føre til en lavere effekt på jernbanen fordi konkurranseforholdet mot bilen svekkes. Det er usikkert hvor stor denne effekten er.

De to beregningene det refereres til i spørsmålet er derfor ikke direkte sammenlignbare. Jernbanedirektoratet har ikke oppdaterte beregninger av den isolerte effekten av kun Ringeriksbanen.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### **Spørsmål 185:**

KVU Green legger grunnlag summene som kommer fram vedr. del- elektrifisering av Nordlandsbanen og full elektrifisering av Røros og Solørbanen. Vi ber om en oppsplitting av de nevnte prosjekt, både i plan og i kostnad.

Vi ber også om en vurdering av kostnader dersom andre energibærere som hydrogen og ammoniakk alternativt hadde blitt benyttet, samt en vurdering av hvordan tidsløpet for innføring av fossilfrie tog ville blitt med de alternative energi-kildene.

### **Svar:**

I KVU GREEN er det lagt til grunn kunnskap om infrastrukturen på et relativt overordnet nivå, det vil si at tiltakene ikke er ferdig planlagte og plangrunnlaget er umodent. Dermed er estimatene for hva det vil koste å investere i de ulike tiltakene også forbundet med høy usikkerhet.

Det er NTP som angir sektorens samlede prioritering av investeringene de neste 12 årene. I NTP 2025-2036 er det satt av 100 millioner i den første seksårsperioden til videre planlegging av KVU Green.

### **Kostnader lagt til grunn:**

I KVUen er det oppgitt følgende kostnader for Nordlandsbanen for batterikonseptet i mill. kr (merk at konseptet slik det er analysert ikke inkluderer elektrifiseringen mellom Stjørdal og Steinkjer):

Mill kr.	Konsept 3 (batteri med deelektrifisering)
Inv. infrastruktur	6 471
Inv. kjøretøy	10 092
Energikostnader pr år	50

For Røros- og Solørbanen for elektrifiseringskonseptet i mill. kr er følgende kostnader lagt til grunn:

Mill kr.	Konsept 4 (elektrifisering)
Inv. infrastruktur	8 620
Inv. kjøretøy	2 388
Energikostnader per år	20

Planfasen beregnes normalt til å koste om lag 12 prosent av investeringskostnaden, dette inkluderer også andre kostnader som grunnverv. For Nordlandsbanen er planfasen beregnet til om lag 780 millioner 2023-kroner. For Solør- og Rørosbanen er planfasen beregnet til ca. en milliard 2023-kroner.

### **Vurdering av kostnader for andre energibærere som hydrogen og ammoniakk; og vurdering av hvordan tidsløpet for innføring av fossilfrie tog ville blitt med de alternative energi-kildene.**

I KVUen ble det gjennomført en analyse for å identifisere mulige alternativer for å erstatte dagens dieseldrift på de ikke-elektrifiserte strekningene. Her ble 42 muligheter kartlagt, inkludert

alternativer som hydrogen, hydrogen med forbrenningsmotor (f.eks. en blanding av ammoniakk og hydrogen), kjernekraftdrevne tog, biogass, bioalkohol, flerdrivstoffmotor, hybridløsninger osv. Konklusjonen var at hydrogenforbrenningsmotorer, herunder en blanding av ammoniakk og hydrogen, ikke er teknologier som det satses på i jernbanesektoren, og hvor det ikke finnes standard løsninger for jernbanebruk i dag. Disse løsningene er derfor ikke vurdert videre i KVU-en. En forutsetning i arbeidet med KVUen var å vurdere tilgjengelige teknologiske løsninger med høy grad av gjennomførbarhet for bruk på jernbane, tilpasset den gitte topografien og klimaet for de aktuelle strekningene. I detaljprosjektering og gjennomføring er det viktig med moden teknologi for høy ytelse og kostnadseffektivitet.

Basert på en silingsprosess, og videre arbeid med å forenkle og spisse de mest aktuelle løsningene, ble følgende konseptuelle alternativer tatt videre til alternativanalysen:

0. Fossil diesel (referansekonseptet)
1. Ikke-fossil diesel (med og uten deelektrifiserte strekninger – variant a og b)
2. Hydrogen (med og uten deelektrifiserte strekninger – variant a og b)
3. Batteri (med deelektrifiserte strekninger)
4. Elektrifisering

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 186:

På spørsmål om vedlikeholdsetterslepet for vei og bane, svarer departement på spm 1 at de ikke lenger beregner vedlikeholdsetterslepet på vei fordi det er viktigere å ha fokus på tilstanden til veien og at det ikke er noe poeng i å beregne etterslepet i kroner og øre. På spørsmål 14, om vedlikeholdsetterslepet på jernbane derimot, er det beregnet i kroner og øre hva som skjer med etterslepet som følge av prioriteringene i forslaget til ny NTP. Hva er grunnen til at en har ulik til-nærming til dette på vei og bane

### **Svar:**

I prinsippet er tilnærmingen til dette ikke så ulik på vei og jernbane.

På vei skjer det nå en dreining fra teknisk beregning til reell tilstand. Bane har imidlertid kommet en del lenger enn i veisektoren når det gjelder kartlegging av reell tilstand.

Bedre bruk av teknologiske muligheter innen bl.a. sensorer og data åpner for at vurdering av veiinfrastrukturens tilstand etter hvert vil ta utgangspunkt i hvordan det faktisk står til med infrastrukturen, og dermed sikre at ressursene som brukes til vedlikehold har best mulig effekt.

Det vi derimot mer kvalitativt kan si, er at etterslepet reduseres i Nasjonal transportplan 2025-2036 fordi det legges til grunn et nivå på drift- og vedlikehold som et beste anslag på hva som er nødvendig for å opprettholde tilstanden. Investeringer, både fornying av elementer, utbedringer og ny vei bidrar til å bedre tilstanden (og dermed redusere etterslepet).

Bane NOR og Statens vegvesen har jobbet systematisk over flere år med å få bedre datagrunnlag for å kunne målrette vedlikeholdsinnsatsen bedre. Arbeidet har kommet noe lenger på banesiden og med bedre oversikt over tilstanden kan de også gi et bedre anslag på hva det vil koste og få løftet standarden på infrastrukturen.

Jernbaneinfrastrukturen består av mange ulike komponenter, med ulik forventet levetid. Den økonomiske størrelsen av vedlikeholdsetterslepet er basert på den økonomiske verdien av komponenter som har behov for fornyelse. Tidligere ble denne beregningen kun basert på tekniske antakelser om når levetiden til infrastrukturen utløper. Bane NOR innhenter store mengder data gjennom blant annet målevogner som kjører på hele banenettet. Med bedre data, sensorteknologi og kunnskap om infrastrukturen får man økt oversikt over komponentenes faktiske tilstand. Basert på datadrevet fornyingsbehov kan arbeidet rettes bedre inn mot der det er reelt behov for fornying, og innsatsen gir økt effekt.

Det er et viktig premiss i arbeidet med vedlikehold og fornyelse, at fokus skal vris fra ressursinnsats til måloppnåelse og at innsatsen skal prioriteres tydeligere mot de strekningene og knutepunktene der trafikken er størst og konsekvensene av feil for nettet for øvrig er størst.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 187:

Viser til spørsmål 5, ber om å få økningen i byggekostnadsindeksen fra Q1 2021 til Q1 2024?

### Svar:

Det legges til grunn at det i spørsmål 5 spørres om Statistisk sentralbyrås *Byggekostnadsindeks for veganlegg*, tabell 08663: *Kostnadsindeks for drift og vedlikehold av veier*. I indeksen er første kvartal 2004 satt til 100, og det er gitt følgende indekser for 1. kvartal 2021 og 1. kvartal 2024:

	2021K1	2024K1
Drift og vedlikehold av veier, i alt	184,0	229,7

Indeksen økte med 24,8 prosent fra 1. kvartal 2021 til 1. kvartal 2024.

## **Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036**

### **Spørsmål 188:**

188) Viser til svar på spørsmål 99, og at det antas betydelige kostnadsbesparelser. Er det mulig å gi et anslag? Fra når vil man kunne vente at besparelsene kommer, i hvilket år

### **Svar:**

Det er ikke er mulig å gi et anslag på om det er mulig med kostnadsbesparelser på nåværende tidspunkt.

Vi ser at Statens vegvesen og Nye Veier sine kostnader ikke er direkte sammenliknbare. Ikke minst vil estimatene avhenge av definisjoner og hvilke avgrensninger som gjøres.

En forskjell er at Nye veier har satt ut planlegging og konstruksjon, mens Statens vegvesen i stor grad gjør denne jobben med egne ressurser. Dermed har Statens vegvesen mer spesialisert programvare og lignende for å løse oppgavene enn Nye veier. Videre har Statens vegvesen en del myndighetsoppgaver som NVAS ikke har. Dette har betydning for omfang og bruk av IT-systemene.

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

**Spørsmål 189:** Viser til svar på spørsmål om de ulike porteføljene. Er det prosjekter der det i dag ikke er lagt til grunn brukerfinansiering, der det kan være grunnlag for det?

**Svar:**

Statens vegvesen har gjort vurderinger av hvilke prosjekter som kan finansieres med bompenger og bompengepotensial for alle prosjekter i plan- og utviklingsporteføljene. Usikkerheten i vurderingene avhenger av hvor langt prosjektet har kommet i planleggingen. Det er lagt til grunn at bompengepotensialet skal tas ut, og potensialet avhenger blant annet av trafikkmengden. I utgangspunktet er det ikke grunnlag for bompengefinansiering der hvor dette ikke er oppgitt i stortingsmeldingen. Et unntak er prosjektet E134 Bakka – Mo der Statens vegvesen enda ikke har vurdert bompengepotensialet.

Videre er E134 Holmenbrua satt opp med 100 pst. statlig finansiering ut fra føringer om at staten bør finansiere bygging av ny bru, siden det per i dag ikke er aktuelt med bypakke i Drammen/Buskerudbyen. Før det i 2019 lokalt ble besluttet å ikke gå videre med Buskerudbypakke 2, var det i NTP-sammenheng lagt opp til en finansiering av Holmenbrua med 50/50 prosent statlige midler og bompenger.

Nye Veier vurderer at det er et bompengepotensial på de aller fleste strekningene i sin portefølje. I sine NTP-innspill har de lagt til grunn et bompengenivå på 35 prosent totalt for porteføljen.

I NTP 2025-2036 er det omtalt at regjeringen vil legge til rette for å gjennomføre flere mindre utbyggings- og utbedringstiltak langs lengre strekninger i stedet for å gjennomføre store veiutbyggingsprosjekt. Transportvirksomhetene kan utrede slik bruk av bompenger. Løsningene må være i tråd med nytteprinsippet, gi lavest mulig innkrevingskostnader og bygge på lokalt ønske og initiativ. Det skal også vurderes forholdet til gjeldende regelverk og finansiell risiko.