

OVERSIKT OVER SPØRSMÅL OG SVAR VEDR NTP 2022-2033

SPØRSMÅLENE ER NUMMERERT FRA 1-263 (SVARENE FØLGER ETTER SPØRSMÅLENE)

Spørsmål 1-5 fra Sp:

1. Hvordan er den prosentvise fordelingen av investeringsmidlene fordelt på hvert enkelt fylke i henholdsvis første og andre planperiode?
2. Hvor mye innebærer økningen det er lagt opp til fra 50 % til 66 % i de såkalte 50/50-prosjektene i sum for hele planperioden?
3. Hva er siste kostnadsestimat på hvert enkelt veiprojekt Nye Veier nå har i sin portefølje?
4. Hva er det siste kostnadsestimat for hvert enkelt veiprojekt som er foreslått overført til Nye Veier?
5. Til byvekstavtaler er det satt av om lag 80 mrd. kroner til byvekstavtaler. Dette fordeles med 23,1 mrd. kroner til Oslo, 13,5 mrd. kroner til Bergen, 10 mrd. kroner til Trondheim, 13,4 mrd. kroner til Nord-Jæren og 10 mrd. kroner til fem mindre byområder. Hvordan fordeles de resterende 10 mrd. Kronene?

Spørsmål 6-7 fra Ap:

6. I svar på skriftlig spørsmål nr. 2030 (2019-2020) fra stortingsrepresentant Sverre Myrli om Tinnosbanen svarte samferdselsministeren blant annet: «Samferdselsdepartementet vil ta stilling til fremtidige planer for Tinnosbanen i forbindelse med neste Nasjonal transportplan.» Hvor i dokumentet fremkommer dette?
7. Når vil det være mulig å kjøre to tog i timen til henholdsvis Lillehammer, Halden og Skien med foreliggende planer?

Spørsmål 8-14 fra SV:

8. Hvor mange kilometer gang- og sykkelvei vil bygges langs fylkes- og riksveier i første periode av planen, fordelt på byvekstavtaler/bymiljøavtaler/bypakker og selvstendige veistrekninger utenfor bystrøk?
9. Når planlegger departementet å legge fram ny nærskipsstrategi og ny nasjonal havneplan?
10. Hva er framdriftsplanen for overføring av fiskerihavneanlegg til fylkene for gjenstående fylker?
11. På hvilken måte vil regjeringen sikre at dette blir en håndterlig ordning for fylkene der de blir tilstrekkelig kompensert?
12. Når vil alle stasjoner og kollektivknutepunkt være universelt utformet?
13. Hvor mange stasjoner, holdeplasser og kollektivknutepunkt bli universelt utformet i løpet av første periode av planen?
14. Hvilket arbeid pågår for å oppdatere de samfunnsøkonomiske nyttemodellene med hensyn til verdisetting av klimagassutslipp og arealnedbygging i byggeprosjekter for samferdsel?

Spørsmål 15-36 fra FrP:

15. Hva vil være kostnaden ved å gjennomføre fullverdig utbygging av rv. 15 Strynefjellsveien?
16. Hvor mange kilometer 4-firefelts vei vil vi ha når Nye veier sin portefølje er ferdig utbygget?
17. Hvor mange kilometer ny firefeltsvei ble åpnet i 2019 og 2020, og hvor mange kilometer firefeltsvei ble åpnet i perioden 2013-2020?
18. Hvor mye må Nye veier sin årlige bevilgning økes med, skal hele selskapets portefølje kunne ferdigstilles i løpet av planperioden?
19. Hva vil være kostnaden ved å bygge ferdig Intercity i løpet av planperioden? Vi ber om kostnadsberegning for hver av Intercity-strekningene.
20. Hva antas å være merkostnaden ved å vente med full utbygging av Intercitynettverket? Her ber vi om at det tas utgangspunkt i kostnadsutviklingen for bygging av jernbaneinfrastruktur de siste 20 årene.
21. I perioden 2000 til 2020, hvordan har utviklingen vært i gjennomsnittsfart og antall ulykker på E6 gjennom Østfold?
22. I perioden 2000 til 2020, hvordan har utviklingen vært i gjennomsnittsfart og antall ulykker på E18 gjennom Vestfold?
23. Hva er beregnet vedlikeholdsetterslep for kystinfrastrukturen ved utgangen av planperioden?
24. Ved inngangen til planperioden er beregnet vedlikeholdsetterslep for jernbanen 23 mrd. kroner. Hva er beregnet vedlikeholdsetterslep ved utgangen av planperioden?
25. Ved inngangen til planperioden er beregnet vedlikeholdsetterslep for riksveinettet 30 mrd. kroner. Hva er beregnet vedlikeholdsetterslep ved utgangen av planperioden?
26. Hva er beregnet vedlikeholdsetterslep for fylkesveinettet ved utgangen av planperioden?
27. Hva er beregnet vedlikeholdsetterslep på det kommunale veinettet ved utgangen av planperioden?
28. Hvordan var overholdelsen av fartsgrensene ved Statens vegvesen sine målepunkter i 2016, 2017 og 2018?
29. Er Statens vegvesen sine målepunkter for hastighet de samme i 2006 og 2019?
30. Hvor mange kilometer med 2/3-feltsvei er planlagt i prosjektene som er omtalt i planen, og hvilke prosjekter/strekninger er planlagt bygget med 2/3-feltsvei?
31. Hvor stor andel av kostnadene i prosjektene i planen er beregnet å gå til arkeologiske utgravinger?
32. Hva vil kostnadene for ny tog tunnel gjennom Oslo være, dersom den skal startes opp i første seksårsperiode?
33. Hva vil kostnadene være ved å igangsette E6 Oslo Øst med statlig plan i første seksårsperiode?
34. Hvor stor andel av midlene satt av til bypakker er planlagt brukt på henholdsvis veiprojekt, kollektivinvesteringer og -drift, gang- og sykkelveier, og øvrige formål?
35. Hvilke veiprojekt under inngåtte byvekstavtaler/bypakker planlegges fullført i planperioden, og hvor stor vil kostnaden være for å fullføre dem uten bompenger?
36. Hva vil kostanden være for å igangsette Ringvei Øst i Bergen i første seksårsperiode, fordelt ned på delprosjektene?

Spørsmål 37-39 fra SP:

37. Av de statlig midlene som går til byvekstavtaler, hvordan er fordelingen mellom penger til drift og penger til investering?
38. I den framforhandlede byvekstavtalen for Oslo-området står det at «Avtalen gjelder for perioden 2019-2029. Avtalen skal reforhandles etter revisjon av Nasjonal transportplan og eventuelt ved større revideringer av Oslopakke 3.» Betyr det at det etter vårens behandling av NTP legges opp til reforhandling av avtalen, der de økonomiske rammene som Stortinget setter ved behandling av NTP legges til grunn?

39. I stortingsmeldingen står det at: «Det er i dag svært vanskelig å anslå omfanget av og hvor lenge konsekvensene av koronapandemien vil vedvare. Konsekvensene gir økt usikkerhet knyttet til samfunnsøkonomisk lønnsomhet av nye investeringer og hvilke prosjekter som gir mest for pengene. Foreløpig ser det ut til at denne usikkerheten er størst for kollektivprosjekter.» Hvordan samsvarer dette med den store statlige satsingen på byvekstavtaler og kollektivprosjekter i de største byene?

Spørsmål 40-50 fra SP:

40. Regjeringen sier i meldingen at den vil følge opp godsoverføringsmålet. Samtidig heter det: «For å kunne oppnå godsoverføring i et så stort omfang som ambisjonen sikter mot, vil det være behov for omfattende økonomiske virkemidler og investeringer ut over det som foreslås i denne meldingen».

Hvordan skal regjeringen nå ambisjonene i godsoverføringsmålet, som er vedtatt av Stortinget, når den selv sier at det ikke er lagt inn tilstrekkelig økonomiske virkemidler? Og hvilke økonomiske virkemidler mener regjeringen må på plass for å kunne følge opp godsoverføringsmålet?

41. Hvilke av investeringsprosjektene i tabell 15.2, figur 15.3, figur 15.4, figur 15.5, figur 15.6, figur 15.7 og figur 15.8 i Nasjonal transportplan 2014-2023 er ikke realisert og/eller er utsatt/forsinket?

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

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

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

45. Hvordan vurderer regjeringen behovet for nytt tunneløp i Hagantunnelen på rv. 4, og hva er status i arbeidet med å finne løsninger for trafikken mellom rv. 4 og Østre Aker vei og E6?

46. Hva er regjeringens holdning til å inkludere biogass i nullutslippsbegrepet, og å likestille biogass med el og hydrogen?

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

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

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

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

Spørsmål 51-52 fra SP:

51. Hva er kostnaden ved å bygge en planskilt påkopling fra Østre linje til Ski stasjon, og hvilke planer om dette foreligger i NTP?

52. Hvilke forutsetninger ligger til grunn for at en slik utbygging kan starte i første periode?

Spørsmål 53-55 fra FrP:

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

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

55. Hvor mye midler er bundet opp fra regjeringens forslag til ny NTP i første seksårsperiode og inn i neste seksårsperiode?
56. Hva er kostnadsrammen for de 11 nye prosjektene regjeringen ønsker å overføre til Nye Veier i NTP?
57. Hva er kostnadsoverslaget for arkeologiske utgravinger i hele NTP-perioden?
58. Hva vil være kostnaden ved å fjerne opparbeidet bompengegjeld i prosjekter som er ferdigstilt?
59. Hva vil være kostnaden ved å fjerne bompengandelen i prosjekter som er under bygging?
60. Hva vil være kostnaden ved å fjerne bompengandelen i prosjekter som er vedtatt, men der utbygging ikke har startet enda?
61. Hvor stor er bompengandelen i prosjektene, henholdsvis i første og andre seksårsperiode?
62. I anmodningsvedtak nr. 723, 30. mai 2016 uttaler Stortinget følgende: «*Stortinget ber regjeringen i Nasjonal transportplan ha en helhetlig tilnærming til logistikknutepunkt, og se investeringer i farled, havn og veg- og banesystem i sammenheng.*» I inneværende transportplan sier regjeringen at «*Det er behov for å forsterke arbeidet med kartlegging av flaskehals på vegsiden, slik at havnenes behov kan vektlegges ved utvelgelse av vegprosjekter ...*»
Hva er gjort på dette området så langt, og hvorfor er denne målsettingen fjernet i forslaget til ny plan?
63. Hva vil kostnaden være for å utbedre rv. 22 mellom E6 på Hvam til rv. 4 Gjelleråsen til sammenhengende firefelts vei?
64. Hvor mye av midlene satt av til bypakker er planlagt til henholdsvis sykkel og gange, kollektivtiltak (fordelt på investering og drift) og veiformål (fordelt på investering og vedlikehold), fordelt på første og andre seksårsperiode?
65. Ber om en fylkesvis oversikt over alle prosjektene i NTP, med kostnadsramme og planlagt oppstartstidspunkt. Samt spesifisering av totalkostnadene på prosjektene, både først og andre periode, og om noe går ut over siste seksårsperiode.

Spørsmål 66-77 fra Ap:

66. I følge meldingen legges det til grunn en samlet økonomisk ramme for NTP 2022-2033 på om lag 1.200 mrd. kroner. Tabell 1.1 har fordelt dette beløpet på områder med årlig gjennomsnitt for hele perioden 2022-2033. Hvordan ser fordelingen ut fordelt på årlig gjennomsnitt for hver av de to planperiodene 2022-2027 og 2028-2033? Hva ligger i «Satsinger på tvers av transportsektorene» og hvordan fordeler de ulike satsingene her seg fordelt på årlig gjennomsnitt for hver av de to planperiodene 2022-2027 og 2028-2033?
67. Mener regjeringen at den følger opp statens forpliktelser i Byvekstavtalen for Nord-Jæren med det som er foreslått i NTP vedrørende vegprosjektene E39 Hove-Ålgård og E39 Smiene-Harestad?
68. Er regjeringen åpen for å ta i bruk ATK (automatisk trafikkontroll) som trafikkregulerende virkemiddel også på steder der fartsgrensen er under 50 km/t?
69. Er regjeringen åpen for at kjøretøy som bruker biogass som drivstoff kan defineres i samme takstgruppe for bompenger som øvrige nullutslippskjøretøy?
70. Er regjeringen åpen for å vurdere tiltak for å fremme bildeling, og hvilke tiltak er i så fall aktuelle?
71. Hva er begrunnelsen for at det svært viktige vegprosjektet E39 Vågsbotn-Klauvaneset i Vestland fylke, som tidligere har ligget inne i NTP, nå er tatt ut av NTP?
72. Hva er regjeringens vurdering av vegprosjektet rv. 13 Vikafjellstunnelen, hva er status for prosjektet, og vil prosjektet nå bli bygget av Nye Veier ettersom regjeringen legger opp til at de skal få ansvar for rv. 13 på strekningen Skare-Sogndal?
73. Hva er status for arbeidet med Brønnøyledden, og når legger regjeringen opp til å realisere prosjektet?
74. Regjeringen legger opp til at to nye strekninger på E6 i Troms skal overføres til Nye Veier. Vil det være mulig å sette tidsfrister for når disse prosjektene skal være ferdig utbygd, eller vil det være opp til Nye Veier å foreta prioriteringene?

75. Hva er status i arbeidet med å bygge midtdeler på gjenværende strekning av den svært ulykkesbelastede E8 gjennom Lavangsdalen i Troms?
76. Nye Veier har nedskalert prosjektet E6 Kvænavngsfjellet i Troms betydelig. Dersom regjeringen ønsket en nedskalert og rimeligere løsning, hvorfor kunne ikke Statens vegvesen da fått oppdrag om det?
77. Det har tidligere vært lagt til grunn at staten skulle finansiere 50 prosent av «Baneløsning Nedre Romerike» (Ahusbanen/Romeriksbanen). Er det slik å forstå at regjeringen nå går bort fra dette, og hva er i så fall begrunnelsen for det?

Spørsmål 78-94 fra SV:

78. Hva er kostnaden ved å gjennomføre fullelektrifisering av kortbanenettet, i første omgang ladeinfrastrukturen som er nødvendig?
79. Hva er kostnaden ved å gjøre den utvida TT-ordningen nasjonal?
80. Hva er kostnaden for å utvide bymiljøavtalene slik at staten støtter de store kollektivprosjektene med 80 % og inkludere Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø i ordningen?
81. Hva er kostnaden ved å innføre familierabatt på enkeltbilletter på alle togstrekninger i landet?
82. Hva er kostnaden ved å innføre et nasjonalt ungdomskort på all kollektivtrafikk for alle mellom 15 og 18 år, med halv pris på alle billettyper?
83. Hva ville inntektstapet for togselskapene utgjøre om prisen på enkeltbilletter ble halvert?
84. Utfra tidligere analyser og justert for prisvekst; hva er kostnaden ved å bygge høyhastighetsbane mellom Oslo og Bergen/Stavanger og for Oslo – Trondheim?
85. Hva er kostnaden ved å bygge ut etter siste status og 2021-priser:
 - a. Bergensbanen i begge ender (Arna-Voss K5-alternativeet, og Ringeriksbanen),
 - b. Indre og ytre intercity med dobbeltspor hele veien til Halden, Skien og Lillehammer
 - c. jernbanetunnel under Oslo
 - d. dobbeltspor på Ofotbanen
 - e. full opprusting av Narvik stasjon.
86. Hva er kostnadene for å sikre at alle nye ferger, busser og hurtigbåter bruker nullutslippsteknologi eller går på biogass, fordelt på transportform de første seks år av NTP?
87. Hva er provenytapet for å gi fritak for flypassasjeravgift på fly under 20 tonn, og hva vil det bety for avgiftsøkningen/ billettprisene om dette skal fordeles på de andre flytypene?
88. Hva er provenytapet om flypassasjeravgifta fjernes for flygninger på kortbanenettet pluss flygninger mellom Nord- og Sør-Norge (med store fly).
89. Som spørsmål 10, men i tillegg fjerning av passasjeravgifta for flygninger mellom flyplasser i Nord-Norge med store fly?
90. Hva er kostnaden ved å øke antall sovevogner slik at det dekker etterspørselen på strekningene mellom Oslo og Stavanger, Bergen og Trondheim, og mellom Trondheim og Bodø?
91. Er det mulig å få til avganger hver annen time for langdistansetrafikken på strekningene Oslo - Stavanger, Oslo - Bergen og Oslo - Trondheim gitt at det er togmateriell nok, og hva er i så fall kostnaden ved å anskaffe tilstrekkelig med togsett til dette?
92. Hva er typisk kostnad ved bygging av kryssningsspor som muliggjør kryssning med lange godstog (over 700 meter) på jernbanestrekninger, og vil disse kostnadene også gjelde kryssningsspor som er foreslått i KVVU-en for Kongsvingerbanen?
93. Hva er kostnaden ved å utbedre og øke kapasiteten på Alnabruterminalen til optimal løsning for godshåndtering etter beregnet vekst de neste 12 år?
94. Hva er muligheten for å reversere anbudsutsetninger av persontransport med tog om Jernbanepakke 4 blir vedtatt, og hvor lang tid vil det ta å avslutte dagens avtaler?

Spørsmål 95-107 fra Sp:

- 95 Hva er kostnadene med å gjennomføre prosjektene med bedre vinterregularitet på strekningene E6 Saltfjellet, E10 Bjørnefjell og E6 Sennalandet?
- 96 I hvilke av prosjektene i NTP er det brukt faktorer som tar hensyn til godstransport i kostnytteanalyser, og er det tatt inn faktorer som verdsetter verditap på gods på grunn av uforutsette forsinkelser og ventetid, eksempelvis på grunn av stengte veier?
- 97 Hva er grunnen til at parsell Sveningelv-Lien betegnes som siste parsell i prosjektet E6 Helgeland sør, når parsellene Fylkesgrense Trøndelag og Majavatn – Kappfjelli står igjen som store standardbrudd i sør?
- 98 Hvilke vurderinger er gjort siden farledsutbedringer i Brønnøyleiden som er høyt prioritert regionalt, ikke er nevnt i Nasjonal transportplan?
- 99 Ønsker en oversikt over gjennomførte utredninger, med tilhørende kostnadsestimat og trasealternativer på de tre strekningene rv. 4 Gjøvik-Oslo, rv. 15 Strynefjellet-Otta, Hordfast (midtre trase og indre trase).
- 100 Det er utarbeidet fire effektpakker med tiltak som vil styrke kombitransporten på de mest trafikkerte strekningene, hva er de konkrete tiltakene i disse fire effektpakkene?
- 101 Hva er siste kostnadsestimat for å oppnå kapasitetsøkning i Brynsbakken?
- 102 Hva er kostnaden ved å bygge dobbeltspor videre fra Moss til Seut på Østfoldbanen?
- 103 I stortingsmeldingen står det at det skal etableres et nødvendig antall togparkeringsplasser sør for Moss. Hvilke alternative steder er vurdert for dette prosjektet, og hva er kostnadene for de ulike alternativene?
- 104 Framdriften i Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 har blitt utsatt gjentatte ganger. Dette ser vi også veldig tydelig i regjeringens forslag til NTP, der det står at prosjektet «*potensielt skal overføres til Nye Veier AS*». En slik formulering må tolkes dithen at det i realiteten er uklart hvem som skal ha ansvaret for prosjektet. Med den usikkerheten som legges til grunn for framdriften i prosjektet, vurderes det som realistisk at det skal brukes til sammen 8 952 mill. statlige kroner allerede i første periode?
- 105 I tabell 10.5 står det beskrevet en post med «Mindre investeringstiltak». Hvilke konkrete prosjekter er dette?
- 106 I tabell 11.2 står det at det skal brukes 5,7 mrd. kroner «På tvers av korridorer» i første periode. Hvilke konkrete prosjekter er dette?
- 107 På side 241 vises det til byvekstavtalene for de fire største byområdene, også står det: «*Gjennom avtalene bidrar staten med om lag 70 mrd. kroner til kollektivprosjekter, gang- og sykkeltiltak, drift av kollektivtransport, stasjons- og knutepunktsutvikling og reduserte bompenger i de fire byområdene. Det er lagt til grunn at om lag 54 mrd. kroner av det statlige bidraget kommer i planperioden.*» Er det lagt til grunn at de 16 mrd. kronene som er differansen mellom 54 mrd. kroner og 70 mrd. kroner skal komme etter denne NTP-planperioden (etter 2033)?

Spørsmål 108-197 fra FrP:

- 108 Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E39 Hordfast med bru over Bjørnafjorden?
- 109 Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E39 – Ringveg øst fordelt ned på delprosjekt? 110
- 110 Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E39 – Sogn og Fjordane fordelt ned på delprosjekt?
- 111 Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E39 Sandane – Byrkjelo?
- 112 Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E39 Ålgård – Hove?
- 113 Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Seljestad – Røldal?
- 114 Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E39 Smiene – Harestad?
- 115 Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Røldal – Vågsli?
- 116 Hva er kostnadsanslaget for prosjektet for ny Eigerøy bru i Rogaland?
- 117 Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Bakka – Solheim?
- 118 Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Husøyvegen (arm fra E134 flyplass- havn)?

- 119Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E39 Aksdal – Våg?
- 120Hva er kostnadsanslaget for prosjektet ny vei fra E18 til Arendal havn (omklassifisert til riksvei)?
- 121Hva er kostnadsanslaget for prosjektet ny vei fra E39 til Lindesnes/Spangereid (omklassifisert til riksvei)?
- 122Hva er kostnadsanslaget for prosjektet gul stripe på rv. 9 til Hovden (fordelt på gjenstående delparseller)?
- 123Hva er kostnadsanslaget for prosjektet med forbedret innseiling til Arendal ved å sprengte vekk Galtesund?
- 124Hva er kostnadsanslaget for prosjektet videreutvikle Strømsvika, Mandal havn?
- 125Hva er kostnadsanslaget for prosjektet videreutvikle Gullknapp som nasjonalt dronesenter/utdanning av dronepiloter (Utvikle tårntjenesten)?
- 126Hva er kostnadsanslaget for ny tunell i Haukomfjellet i Sirdal?
- 127Hva er kostnadsanslaget for IC-utbygging Tønsberg-Skien, og viderekobling mot Sørlandsbanen?
- 128Hva er kostnadsanslaget for utbedret stamvei fra E18 til Larvik Havn?
- 129Hva er kostnadsanslaget for å knytte fremtidig godsterminal på Kopstad til E18 og jernbanen?
- 130Hva er kostnadsanslaget for å etablere ny tømmerterminal på Sunde nord for Nordagutu i Midt-Telemark kommune?
- 131Hva er kostnadsanslaget for prosjektet å oppgradere fylkesvei 355 (og eventuelt omklassifisere til riksvei)?
- 132Hva er kostnadsanslaget for prosjektet å oppgradere fylkesvei 353 Gassveien (og eventuelt omklassifisere til riksvei)?
- 133Hva er kostnadsanslaget for prosjektet å oppgradere fylkesvei 305 Kodalveien (og eventuelt omklassifisere til riksvei)?
- 134Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Seljestad – Vågsli?
- 135Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Bergen-Jondalen?
- 136Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Bakka-Solheim?
- 137Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Gvammen-Kongsberg?
- 138Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Åmot-Vinjesvingen?
- 139Hva er kostnadsanslaget for prosjektet Rv. 36 Skjelsvikdalen–Skyggestein?
- 140Hva er kostnadsanslaget for å fullføre prosjektet Godspakke Innlandet (fordelt ned på enkeltprosjekt)?
- 141Hva er kostnadsanslaget for utbedringer på Gjøvik-, Kongsvinger- og Rørosbanen for å få økt punktlighet, økt frekvens, økt kapasitet og redusert reisetid?
- 142Hva er kostnadsanslaget for IC-prosjektet dobbeltspor til Lillehammer?
- 143Hva er kostnadsanslaget for prosjektet utbedring av Fv 33 (og eventuelt kategorisere om til riksvei)?
- 144Hva er kostnadsanslaget for prosjektet utbedring av Fv 24 (og eventuelt kategorisere om til riksvei)?
- 145Hva er kostnadsanslaget for helhetlig utbygging av Rv 25 Hamar – Løten og RV 3 Kolomoen – Løten?
- 146Hva er kostnadsanslaget for prosjektet med sammenhengende firefelts på rv 4 fra Oslo til Biri?
- 147Hva er kostnadsanslaget for prosjektet rv 25 Hamar – Løten?
- 148Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E6 Otta – Dombås?
- 149Hva er kostnadsanslaget for å videreføre Bruprogrammet fra gjeldende NTP inn i ny planperiode?
- 150Hva er kostnadsanslaget for prosjektet med dobbeltspor til Hamar?
- 151Hva er kostnadsanslaget for prosjektet rv. 15 fra Otta til Måløy?
- 152Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E16 Fagernes sør – Hande?
- 153Hva er kostnadsanslaget for prosjektet møtefri E18 mellom Oslo og riksgrensen?

- 154Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E18 Lundeby-Ørje?
- 155Hva er kostnadsanslaget for prosjektet ny Sarpebru i Sarpsborg?
- 156Hva er kostnadsanslaget for prosjektet ny Holmenbru i Drammen?
- 157Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E18 Vestkorridoren, fordelt på delprosjekt?
- 158Hva er kostnadsanslaget for prosjektet oppgradering av rv. 19/fv. 120?
- 159Hva er kostnadsanslaget for prosjektet tverrforbindelse Øvre Romerike, E16 til E6, Vormsund - Mogleina?
- 160Hva er kostnadsanslaget for prosjektet ny Ahus-bane?
- 161Hva er kostnadsanslaget for prosjektet rv. 35, Hokksund-Åmot?
- 162Hva er kostnadsanslaget for prosjektet nytt løp E134 Strømsåstunnelen?
- 163Hva er kostnadsanslaget for prosjektet nytt regionalt kryss ved E16 Helgelandsmoen?
- 164Hva er kostnadsanslaget for prosjektet utbedring av trasé fv. 319, Svelvikveien?
- 165Hva er kostnadsanslaget for prosjektet videreføre E16 ved Eggemoen/Jevnaker?
- 166Hva er kostnadsanslaget for prosjektet tverrforbindelse for tog pendlere til Oslo og Gardermoen, Hønefoss-Hokksund?
- 167Hva er kostnadsanslaget for prosjektet gang- og sykkelvei langs fv. 128 Slitu – Sekkelsten/Askim?
- 168Hva er kostnadsanslaget for prosjektet utbedring av farled Borg Havn?
- 169Hva er kostnadsanslaget for prosjektet dobbeltspor til Fredrikstad?
- 170Hva er kostnadsanslaget for prosjektet jernbane Haug -Seut?
- 171Hva er kostnadsanslaget for prosjektet Østre linje og tilkobling Ski?
- 172Hva er kostnadsanslag ved å gjennomføre fullverdig oppgradering av E136 Ålesund- Dombås?
- 173Hva er kostnadsanslag for utbedring av delstrekning på E136 Veblungsnes?
- 174Hva er kostnadsanslag for utbedring av delstrekning på E136 Innfjorden?
- 175Hva er kostnadsanslag for utbedring av delstrekning på E136 Hjelviktunnelen?
- 176Hva er kostnadsanslag for utbedring av delstrekning på E136 Måndalen?
- 177Hva er kostnadsanslag på å gjennomføre utbygging av E39 Voldatunellene?
- 178Hva er kostnadsanslaget ved å gjennomføre E39 Hafast?
- 179Hva er kostnadsanslaget E39 Halsafjordkryssingen?
- 180Hva er kostnadsanslag for å gjennomføre E39 Voldsfjordutbyggingen?
- 181Hva er kostnadsanslag for videre utbedringer av rv.70?
- 182Hva er videre fremdrift for utbygging av E39 Blindheim-Breivika?
- 183Hva vil være delkostanden av prosjektet E39 Ålesund-Molde for strekningen Ålesund- Vestnes ferjekai?
- 184Hva er kostnadsanslag for utbygging av ny E14?
- 185Hva er kostnadsanslag for videre utbygging av E39 fra Klett til Fosen og videre til Namsos?
- 186Hva er kostnadsanslag for utbygging lakseveg nord, Gartland-Vikna?
- 187Hva er kostanden ved utbygging av Ny E6 Åsen- Asphaugen?
- 188Hva er kostnaden ved fullverdig utbygging av ny E6 på strekningen Dombås- Ulsberg?
- 189Hva er kostnadsanslaget for en fullverdig kryssløsning ved Klett?
- 190Hva er kostnadsanslag for fullverdig utbygging av E6 Fauske –Bognes?
- 191Hva er kostnadsanslag for utbygging av Ofofbanen med dobbeltspor?
- 192Hva er kostnadsanslaget for utbygging av rv. 80 mellom Fauske og Bodø inkludert omlegging av E6 utenfor Fauske sentrum?
- 193Hva er kostnadsanslag for utbedring av E6 Strømmen bro (Sør-Varanger)?
- 194Hva er kostnadsanslag for utbedring av E6 Alta bro?
- 195Hva er kostnadsanslag for utbedring av E6 Transfarelv bro?
- 196Hva er kostnadsanslaget for gjennomgående oppgradering av rv. 83 helt inn til Harstad (Fauskevåg – Harstad)?

197 Hva er kostnadsanslaget for å utbedre fv. 82 Fiskebøl – Andenes (og eventuelt omklassifisere til riksvei)?

Spørsmål 198 fra Sp:

198. I tabell 11.1 listes det opp ufordelte summer til nye tiltak, eksempelvis 24,7 mrd. kroner i fordelt ramme til Statens vegvesen i siste periode. Hvilke kriterier ligger til grunn for fordelingen av de ufordelte summene?

Spørsmål 199-214 fra FrP:

199. Hva er kostnadsanslag for utbygging av Kvaløyforbindelsen via Håkøya som selvstendig prosjekt?
200. Hva er kostnadsanslag for utbedring av E8 Lavangsdalen med videre etablering av midtdeler?
201. Hva er kostnadsanslag for utvidelse av veiprojektet Hålogalandsveien med forlengelse av rv. 83 helt frem til Harstad?
202. Hva er kostnadsanslag for oppgradering av rv. 94/E45 fra Hammerfest til Kivilompolo via Alta til standard for modulvogntog?
203. Hva er kostnadsanslag for oppgradering av rv. 92 mellom Karasjok og Gievdneguoika (Kryss rv. 92/E45) til standard for modulvogntog?
204. Hva er kostnadsanslag for oppgradering av E6 mellom Olderfjord og Lakselv til standard for modulvogntog?
205. Hva er kostnadsanslag for utbedring og/eller bygging av en helt ny veg på østsida av Eibyelva på E45 gjennom Eiby?
206. Hvilke innsparinger kan det gi ved å samkjøre bygging av en helt ny veg på østsida av Eibyelva på E45 gjennom Eiby og E45 Kløfta?
207. Hva er kostnadsanslag på E6 Alta – Avlastningsveg - Trinn 1 Hjemmeluft til Alta sentrum?
208. Hva er kostnadsanslag på E6 Alta – Avlastningsveg - Trinn 2 Ny bru over Altaelva med tilhørende kryssløsninger?
209. Hva er kostnadsanslag for oppgradering av E6 på strekningen Høybuktmoen – Kirkenes og tiltak for å bedre forholdene i Kirkenes sentrum?
210. Hva er kostnadsanslag for gang og sykkelvei langs E6 Tana Bru-Skipagurra?
211. Hva er kostnadsanslag for farledsutdyping Mehamn havn?
212. Hva er kostnadsanslag for utdyping i Sørvær fiskerihavn?
213. Hva er kostnadsanslag for å etablere snuplasser i begge ender av rullebanen på Banak lufthavn, på 9100 m2 på hver ende?
214. Hva er vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene i Finnmark?

Spørsmål 215 fra Sp:

215. I svar på spørsmål 51 nevner departementet to prosjekt innenfor effektpakken Ny rutemodell Østlandet: Brynsbakken og utvidelse av Sandvika stasjon. Hva består disse to prosjektene av, og hva er kostnadsestimat for prosjektene?

Spørsmål 216-217 fra Ap:

216 . Hvor mange er ansatt totalt i selskaper, etater og direktorater som er offentlig eide innen jernbanesektoren i henholdsvis 2014 og 2020?

217 . Hva er de samlede lønnskostnadene i selskaper, etater og direktorater som er offentlig eide innen jernbanesektoren i henholdsvis 2014 og 2020?

Spm 218-220 fra Ap:

218. I tabell 10.4 på side 169 står det i første linje «*Særskilt satsing innenfor rammetilskuddet*» på 2.943 (i mill. kroner) årlig i hele perioden.»

- a. Er dette beløpet inkludert i den samlede økonomiske rammen?
- b. Er dette beløpet også inkludert rassikring fylkesveger, og tilskudd til gang- og sykkelveger?

219 . I forrige NTP var det lagt til grunn 12 mrd. kroner til rassikring fylkesveger, 2,7 mrd. kroner i tilskudd gang- og sykkelveger, og 2,8 mrd. kroner til rentekompensasjon fylkene i planperioden. Skal den særskilte satsingen innenfor rammetilskuddet også dekke disse tre tidligere tilskuddsordningene?

- 220 . Innen 2025 skal fylkene ha oppfylt kravene i tunnelsikkerhetsforskriften.
- a. Hvor store kostnader gjenstår for å dekke disse kravene?
 - b. Skal den særskilte satsingen innenfor rammetilskuddet også dekke kravene i tunnelsikkerhetsforskriften?
 - c. Er det riktig forstått at den særskilte satsingen innenfor rammetilskuddet øker fra 2021 med 2.718 mill. kroner til 2.943 mill. kroner årlig i NTP-perioden - altså en økning på 225 mill. kroner?

Spm 221-224 fra Ap:

221. Infrastrukturfondet er ifølge årsmelding for 2019 på 102 mrd. kroner, og gav en avkastning i 2020 på 2.058.624.657 kroner. Hva ville infrastrukturfondet gitt oss i avkastning fra 2016 og frem til 2021 om midlene stod plassert i det såkalte Oljefondet?

222. Hvor mye har infrastrukturfondet gitt i beregnet avkastning fra 2016 og frem til 2021?

223. Hvilken rente legger regjeringen til grunn for beregning av avkastning for infrastrukturfondet, og hva er forventet avkastning fra infrastrukturfondet de neste 12 årene?

224. Hva kan en beregne av overføring dersom innskuddene ble flyttet til det såkalte Oljefondet de neste 12 årene? Her ber vi om en matrise med uttak per år for bruk av a) 2,5 pst, b) 2,7 pst og c) 3 pst av overskuddet til SPU.

Spm 225-227 fra Sp:

225. Hva er anslått statlig bidrag til utbyggingen av Bybanen til Åsane i Bergen?

226. Når er det anslått at det statlig bidraget til utbyggingen av Bybanen til Åsane i Bergen skal komme (årstall)?
227. Er det tenkt at det statlige bidraget til utbyggingen av Bybanen til Åsane i Bergen skal dekkes innenfor de 13,5 mrd. kronene som er prioritert til byvekstavtalen for Bergens-området?

Spm 228-229 fra SV:

228. Hvor stort beløp har Nye Veier AS bundet opp i kontrakter pr. nå, og hvor store deler av det foreslåtte beløpet i NTP er til nye, ubundne kontrakter? Hvor stor del av Nye Veiers foreslåtte beløp til deres portefølje kan teoretisk overføres til Statens Vegvesen uten å komme i kontraktsmessige vanskeligheter?
229. Hvor mange av riksveiprojektene i foreslått NTP som firefelts standard har ÅDT under 15.000 og hva ville innsparingene vært ved å senke ambisjonen fra firefelts til to- og trefelts motorveier for disse prosjektene? Det ønskes spesifisert på Nye Veier AS og Statens vegvesens prosjekter og på hvert enkelt prosjekt.

Spm 230 fra SV:

230. Hvor fritt mandat har statsråden Nye Veier AS til å gjennomføre fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16? Det er viktig å få svar på følgende:
- Er det statsråden som gir frist for byggestart eller er det Nye veier selv som bestemmer dette ut fra sin prioriteringsliste?
 - Hva innebærer ny planlegging av prosjektet i Nye Veiers regi, og kan det innebære at Sundvollen stasjon kuttes ut, eller andre reduseringer av jernbaneprojektet slik det er planlagt til nå?
 - Hvor lang planleggingstid vil en regne med dersom motorveidelen av fellesprosjektet tas ut og erstattes med to- og trefelts vei i gammel trase?
 - Kan miljømessige forhold og kostnader innebære at motorveien skaleres ned eller fjernes i den nye planleggingsperioden?

Spm 231-237 fra Ap:

Om fiskerihavner:

231. Som del av regionreformen har regjeringen overført de statlige fiskerihavnene til fylkene. I fire av fylkene gjenstår overføringen. Hvor mye anslår statsråden at det koster i gjennomsnitt å drifte og vedlikeholde en havn per år?

Om byvekstavtaler:

232. Den statlige innsatsen i byområdene er styrket som følge av bompengavtalen fra 2019. Tilskuddet til store kollektivprosjekter er økt fra 50 til 66 prosent. Hva ville kostanden vært for å øke denne andelen til 70 prosent statlig finansiering i de store kollektivprosjektene? Ber om anslag per prosjekt, og årlig samt total effekt.

233. Har regjeringen gått bort fra 66 prosent statlig finansiering i disse prosjektene, sett i lys av sak i Bergens Tidene 16. mars om finansiering av bybane til Åsane?
234. Dersom bybaneutbyggingen til Åsane også skal omfattes av økt statlig finansiering ut over 50 prosent, hva vil kostanden være ved å øke den statlige andelen til hhv. 66 og 70 prosent? Ber om oppgitt beløp i årlig og total effekt.
235. Er det andre prosjekter som vil få 50 prosent statlig finansiering, men som ikke er lagt inn med 66 prosent finansiering i NTP? Dersom ja, hva ville kostanden ved å finansiere disse til 66 prosent vært?

Om finansiering:

236. I perspektivmeldingen skriver regjeringen at «*Allerede vedtatte eller varslede planer og ambisjoner gjennom Langtidsplanen for forsvaret, Nasjonal transportplan og lignende vil kunne kreve betydelige budsjettøkninger i årene fremover. Slike økninger må i stadig større grad finansieres igjennom omprioriteringer og effektiviseringstiltak.*» Hva slags omprioriteringer og effektiviseringstiltak planlegger regjeringen for å finansiere NTP i årene framover? Hvor store beløp vil slike tiltak utløse, ber om anslag per tiltak og årlig effekt?
237. ABE frigjør årlig om lag 1,8 mrd. kroner til prioriterte formål i regjeringens forslag til statsbudsjett. Dersom NTP og tilsvarende vedtatte eller varslede planer og ambisjoner fra regjeringen skal finansieres gjennom ABE-reformen alene, hvor store måtte de årlige beløpene som ble frigjort gjennom reformen vært? Ber om anslag i prosent per år som må effektiviseres gjennom ABE i statlig forvaltning og beløp.

Spm 238-239 fra Ap:

238. Regjeringen foreslår en oppstartsbevilgning til Narviktunnelen med 200 mill. kroner i første planperiode. Tunnelen er kostnadsberegnet til 950 mill. kroner, og det resterende skal finansieres med bompenger og en restbevilgning i andre planperiode. Narvik er Norges kandidat til VM i alpint i 2027. Beslutningen om arrangementet blir lagt til Norge og Narvik blir tatt av Det internasjonale skiforbundet (FIS) i mai 2022. Narvik kommune har planlagt å benytte Narvik sentrum til en rekke arrangementer, deriblant premieutdelinger. Dette er arrangementer som vil bli dekket av media over hele verden. Dersom Narvik sentrum og E6 må stenges i lengre perioder vil det skape store problemer ettersom det ikke er omkjøringsmuligheter for eksempelvis godstransporten til og fra Narvikterminalen.

Vil det være mulig å ferdigstille Narviktunnelen til februar 2027, og hvordan kan eventuelt tunnelen fullfinansieres i første planperiode?

239. Lokaltogene på Hovedbanen går i dag til Dal stasjon (L13). Fra lokalt hold har det i lang tid vært jobbet for at lokaltogene skal gå til Eidsvoll stasjon, som er mer naturlig. Tidligere har det vært hevdet at det ikke er kapasitet på Eidsvoll stasjon til tog fra både Hovedbanen og Gardermobanen. Er det nå tilstrekkelig kapasitet på Eidsvoll stasjon til at lokaltogene på Hovedbanen kan gå dit? Hvis det ikke er kapasitet, hvilke planer finnes for å sørge for det og når kan de realiseres?

Spm 240 fra Ap:

240. Hvor mye skal totalt brukes på innføring av det nye signalsystemet ERTMS på jernbanen i 12-årsperioden, og hvordan fordeler dette seg årlig på de to planperiodene?

Spm 241-253 fra SV:

241. Hvilket handlingsrom er det innenfor EØS-avtalen til å innføre miljøbetingete avgifter på langtransport av gods på vei, og har land i EU gjennomført dette? Eventuelt hvilke land og på hvilken måte? Har statsråden vurdert slike avgifter, eventuelt øremerket til jernbaneinvesteringer i samme korridor for å oppnå målet om mer gods over fra vei til bane? Kunne i så fall Svinesund kunne egne seg for en slik ordning der avgiftsmidlene kunne øremerkes bygging av ny jernbane/opprusting av eksisterende dårlige jernbaneforbindelse på norsk side og over grensen?

242. For å avhjelpe et sterkt belastet jernbanebudsjett, har statsråden og regjeringen vurdert statlig låneopptak for finansiering av store jernbaneprosjekter, siden Norge er lite belånt?

243. Det er i transportplanlegging viktig å vite hva nedsatt fartsgrense i byer og tettsteder betyr for ekstra tidsforbruk for bilisten. For eksempel er det svært relevant å få vite hva som blir økt reisetid på en strekning som Sinsen-Grorud med trinnvis redusert fartsgrense. Hva finnes av modeller for slik beregning, og kan statsråden gi et svar på dette konkrete eksempelet?

244. Hva er de samlede klimagassutslippene knyttet til nye vei- og jernbaneprosjekter i NTP, fordelt henholdsvis på Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen og Nye Veier AS? Ber om at dette spesifiseres på utslipp knyttet til henholdsvis byggefase, materialbruk, arealbeslag (dyrka mark, skog og myr) og driftsfase

245. Hva er forventet a) trafikkøkning (i 2030 og 2040), b) arealbeslag (fordelt på dyrka mark, skog og myr) og c) klimagassutslipp knyttet til byggefase, materialbruk, arealbeslag og driftsfase for følgende prosjekter:

- E18 Lysaker - Ramstadsletta
- E16 Bjørum – Skaret
- E16 Høgstet - Hønefoss (motorveidel av FRE16)
- Rv 22 Glommakryssing
- E18 Retvet – Vinterbro
- Rv 19 Moss
- E134 Dagslett - E18
- E134 Oslofjord- forbindelsen, byggetrinn 2

- Rv 36 Skjelsvik - Skyggestein
 - E134 Saggrenda - Elgsjø (hovedvei øst-vest)
 - E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen
 - E39 Ålgård – Hove
 - E39 Rogfast
 - E39 Ådland - Svegatjørn (Hordfast)
 - Rv 555 Sotrasambandet
 - E16 Arna – Stanghelle (kun motorveidel)
 - E39 Lønset – Hjelset
 - E39 Ålesund – Molde
 - E6 Megården - Mørsvikbotn (E6 Sørfold)
 - E10/Rv 85 Hålogalandsveien
 - E6 Åsen – Steinkjer
 - Rv 25 Hamar – Løten
 - Rv 4 Hunndalen – Mjøsbrua
 - E16 Høggkastet – Skaret
 - E39 Kristiansand – Sandnes
 - E18 Langangen-Rugtvedt
 - E18 Tvedestrand-Bamble
 - E18 Arendal-Grimstad
 - E6 Moelv – Øyer
 - E6 Øyer – Otta
 - E16 Kongsvinger – E6
 - E6 Ulsberg – Vindåsliene
 - E6 Korporalsbrua – Gyllan
 - E6 Gyllan – Kvål
 - E6 Ranheim–Værnes
 - E6 Kvithammar – Åsen
246. Er effekten på klimagassutslipp, arealbeslag og kostnader vurdert ved at norske vei og jernbanestrekninger i større grad bygges på påler hevet over bakken, framfor tradisjonell utbygging på terreng?
247. Hva er potensialet for reduserte klimagassutslipp fra samferdselsprosjekter ved å ta i bruk mer miljøvennlige materialer?
248. Hvilke grep gjøres det for å redusere utslippene av mikroplast fra vei og kjøretøy?
249. Hvor stor økning i klimagassutslippene vil henholdsvis tredje rullebane på Gardermoen, flytting av Bodø lufthavn og ny lufthavn i Mo i Rana gi?
250. Hva er overføringspotensialet av reisende fra fly til tog ved å redusere reisetiden på jernbanen mellom Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim til 4 timer, Oslo-Stavanger til 5 timer, Oslo-Stockholm til 3 timer og Oslo-Gøteborg til 1 time? Og hvor store reduksjoner i klimagassutslipp vil dette gi?
251. Hva mye kan utslippene av klimagasser reduseres ved å elektrifisere alle fossildrevne riks- og fylkesferjesamband og hurtigbåtruter i Norge?
252. Hva mye kan utslippene av klimagasser reduseres ved at godoverføringsmålet fra vei til bane nås?
253. Hva vil det koste å forlenge Ellingsrudbanen til Lørenskog?

Spm 254 fra SP:

254. I tabell 11.1 på side 185 er det ufordelt 5,7 mrd. kroner til nye tiltak 2022-2027 under Jernbanedirektoratet. Er dette penger som er tenkt brukt i første periode? Hvordan er disse pengene tenkt prioritert, og hva er kriteriene for prioritering av pengene?

Spm 255-256 fra SP:

255. Hva er kostnaden for å elektrifisere den gjenstående strekningen på Trønderbanen (Stjørdal-Steinkjer)?

256. Inneholder effektpakken «Fra ett til to tog i timen Melhus–Steinkjer» noen tiltak som legger til rette for elektrifisering på strekningen Stjørdal-Steinkjer?

Spm 257-261 fra SV:

Oppfølging av svar på spørsmål nr. 228

Vi spurte blant annet om «Hvor stort beløp har Nye Veier AS bundet opp i kontrakter pr. nå, og hvor store deler av det foreslåtte beløpet i NTP er til nye, ubundne kontrakter?»

Statsråden svarte i dag 19. mai. Men på grunn av noe utydelighet, både i spørsmål og svar, vil vi gjerne ha presisert svar på følgende:

257. Er det riktig å tolke det slik at rundt 70 mrd. er bundet i vegutbyggingsavtaler mellom Departementet og Nye Veier – til prosjekter som ikke er påbegynt ennå? Hvis ikke, hvor stor sum knytter seg til prosjekter som ikke er påbegynt?

258. Hvor store summer er pr. kontraktsfestet i Nye Veier sine avtaler med *entreprenører*, av de prosjektene som a) ikke er påbegynt, b) nettopp påbegynt?

Om jernbanereformen:

259. Hva er de siste oppdaterte tall for kostnader ved gjennomføring av jernbanereformen fra starten og fram til reformen ble presentert, fordelt på interne og eksterne (innleide konsulentselskaper)?

260. Hva har de totale kostnadene blitt for tilrettelegging og gjennomføring av konkurransene/anbudsutsettelsene av persontransport på jernbanestrekningene fram til nå, fordelt på interne og eksterne (innleide konsulentselskaper)?

261. Hvor mange nye lederstillinger i de nye, statlige etatene (fra seksjonsledere og oppover) har reformen medført, og hva er de økte lønnskostnadene til dette?

Spm 262-263 fra Ap:

Hva er status for prosjektet rv. 4 Kjøl-Rotnes, inkludert omleggingen i Nittedal sentrum, og når kan prosjektet realiseres med de planer som nå foreligger?

263. Hva er status for de prosjektene på rv. 13 i Ullensvang som Statens vegvesen har jobbet med?
Hva skjer med disse prosjektene når Nye Veier overtar ansvaret for rv. 13?
Blir midlene som har vært forutsatt brukt på prosjekter på rv. 13 i Ullensvang overført til Nye Veier?

SVAR FRA SAMFERDSELSDEPARTEMENTET:

Spm 1:

Nasjonal transportplan 2022–2033 er delt inn i to seksårsperioder. Kun i første seksårsperiode omtales konkrete investeringstiltak i stortingsmeldingen. Det er derfor ikke mulig å fylkesfordele de investeringsmidlene som ikke er korridorfordelt i andre seksårsperiode. Det er imidlertid flere prosjekter som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode, men som ikke vil være ferdig utbygd innen 2027. For disse prosjektene er summen av statlige midler oppgitt også i andre seksårsperiode. Annen finansiering (bompenger) er kun oppgitt for hele 12-årsperioden samlet for de prosjektene som er med i grunnlaget for etterfølgende fylkesfordeling av de statlige midlene. Investeringene framgår av tabell 12.1 og 12.2 i stortingsmeldingen. I svaret på spørsmålet er prosjektene i disse tabellene summert pr. fylke. Noen prosjekter krysser fylkesgrensene. Som i tabellene i stortingsmeldingen er disse oppgitt samlet i tabellene under. Tabell 12.1 viser prosjektene/effektpakkene som er igangsatt før 2022/definert som bundet ved inngangen til planperioden. Tabell 1 viser den aggregerte fylkesoversikten basert på tabell 12.1.

Tabell 1: Investeringsportefølje: prosjekter/effektpakker igangsatt før 2022. Fylkesvis fordeling. Bindinger. Beløp i mill. kroner og andeler i prosent

Fylke	Statlige midler 22-27	Andel stat 22-27	Statlige midler 28-33	Andel stat 28-33	Annen finans. 22-33	Andel annen finans. 22-33
Troms og Finnmark	230	0,3	-	0,0	-	0,0
Nordland, Troms og Finnmark	210	0,3	380	3,8	-	0,0
Nordland	1 405	1,7	-	0,0	-	0,0
Trøndelag	5 511	6,8	1 050	10,6	465	1,5
Møre og Romsdal	525	0,6	-	0,0	305	1,0
Vestland	8 352	10,2	660	6,6	2 187	7,3
Rogaland	9 999	12,3	2 470	24,9	11 561	38,4
Agder	2 863	3,5	2 113	21,3	-	0,0
Vestfold og Telemark	2 078	2,5	-	0,0	84	0,3
Vestfold og Telemark og Viken	11 320	13,9	-	0,0	-	0,0
Viken	17 300	21,2	2 526	25,4	14 177	47,1

Fylke	Statlige midler 22-27	Andel stat 22-27	Statlige midler 28-33	Andel stat 28-33	Annen finans. 22-33	Andel annen finans. 22-33
Oslo og Viken ¹	11 338	13,9	191	1,9	-	0,0
Innlandet	7 828	9,6	550	5,5	1 290	4,3
Flere	2 569	3,2		0,0	-	0,0
Totalsum	81 528	100,0	9 939	100,0	30 069	100,0

¹ Follobanen er her plassert i Oslo og Viken. I tabell 12.1 kun i Viken.

Tabell 12.2 viser prosjektene/effektpakkene som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode, 2022–2027. Tabell 2 viser den aggregerte fylkesoversikten basert på tabell 12.2.

Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Kystverket skal jobbe videre med å optimalisere investeringsporteføljen, jf. omtalen i stortingsmeldingen. Dette er svært viktig for arbeidet med å redusere kostnader/oppnå kostnadskontroll og å øke nytten av prosjektene i NTP. Fordelingen av midler kan derfor endres over tid.

Tabell 2: Investeringsportefølje: prosjekter/effektpakker prioritert for oppstart 2022–2027, periodisering pr. mars 2021. Fylkesvis fordeling. Beløp i mill. kroner og andeler i prosent

Fylke	Statlige midler 22-27	Andel stat 22-27	Statlige midler 28-33	Andel stat 28-33	Annen finans. 22-33	annen finans. 22-33
Svalbard	406	0,4	-	0,0	-	0,0
Troms og Finnmark	4 769	5,0	897	0,7	1 120	2,4
Nordland, Troms og Finnmark	4 660	4,9	3 352	2,6	241	0,5
Nordland	16 724	17,6	1 539	1,2	285	0,6
Nordland, Trøndelag	447	0,5	-	0,0	-	0,0
Trøndelag	2 525	2,7	2 298	1,8	-	0,0
Møre og Romsdal	4 118	4,3	18 632	14,7	5 884	12,5
Vestland	21 885	23,0	49 288	38,9	17 333	36,7
Rogaland	1 072	1,1	2 287	1,8	2 373	5,0
Agder	1 820	1,9	-	0,0	1 990	4,2
Vestfold og Telemark	2 254	2,4	11 294	8,9	2 500	5,3
Viken, Vestfold og Telemark	1 234	1,3	-	0,0	1 000	2,1
Viken	15 887	16,7	30 552	24,1	14 523	30,7
Innlandet	6 061	6,4	777	0,6	-	0,0
Flere	11 088	11,7	5 820	4,6	-	0,0

Fylke	Statlige midler 22-27	Andel stat 22-27	Statlige midler 28-33	Andel stat 28-33	Annen finans. 22-33	Andel annen finans. 22-33
Totalsum	94 951	100,0	126 736	100,0	47 249	100,0

Det er prioritert 500 mill. kroner til Majorstuen stasjon i Oslo. Dette skal gis som tilskudd som del av ny byvekstavtale, og er ikke en del av investeringsporteføljen. Prosjektet inngår derfor ikke tabellen ovenfor.

Nye Veier AS sine prosjekter inngår ikke i tabellene over. Det er selskapets styre som prioriterer utbyggingsrekkefølgen i selskapets portefølje. Samferdselsdepartementet har ikke grunnlag for å tallfeste den geografiske fordelingen av investeringsmidlene i planperioden.

Nye Veiers nåværende portefølje, der det er inngått utbyggingsavtale med Samferdselsdepartementet:

- E6 Kvæangsfjellet i Troms og Finnmark
- E6 Trøndelag i Trøndelag
- E6 Innlandet i Innlandet
- E39 Sørvest i Agder og Rogland
- E18 Sørøst i Agder og Telemark og Vestfold

Nye Veier AS har gjennom Nasjonal transportplan 2022–2033 fått utvidet sin portefølje med følgende prosjekter:

- E6 Nordkjosbotn–Hatteng i Troms og Finnmark
- E6 Olderdalen–Langslett i Troms og Finnmark
- E6 Sørelva–Borkamo i Nordland
- E6 Åsen–Steinkjer i Trøndelag
- E6 Selli–Asp i Trøndelag
- E136 Dombås–Vestnes i Innlandet og Møre og Romsdal
- E6 Otta–Dombås i Innlandet
- Rv. 25 Hamar–Løten i Innlandet
- Rv. 4 Hunndalen–Mjøsbrua i Innlandet
- Rv. 13 Skare–Sogndal i Vestland

Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 (FRE16), som inngår i summen for Viken i tabell 2 over, vurderes overført til Nye Veier AS.

Spm 2:

Samlet er det satt av om lag 7,4 mrd. kroner i planperioden i tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud (økning fra 50 til 66 pst. i de såkalte 50/50-prosjektene). Tilskuddet følger av bompengavtalen fra 2019 og inngår som en del av byvekstavtaler og eventuelle tilleggsavtaler i de fire

største byområdene. I tillegg vil det kunne være aktuelt med en økning fra 50 til 66 pst. også for prosjektet ny bybane til Åsane hvis Bergens-området og staten blir enige om en framtidig avtale som inneholder bybane til Åsane. Dette vil i såfall øke nevnte beløp

Spm 3:

Dagens portefølje	Kostnader
E6 Ranheim-Åsen	13 652
E6 Ulsberg-Melhus	17 654
E6 Kolomoen-Moelv	9 812
E6 Moelv-Øyer	17 041
E18 Langangen-Dørdal (inkl. Bamble og Kjørholt tunneler)	13 083
E18 Dørdal-Tvedestrand	15 523
E18 Tvedestrand-Arendal	5 911
E18 Arendal-Grimstad	7 856
E18/E39 Vige-Kristiansand vest	6 995
E39 Kristiansand-Lyngdal	24 940
E39 Lyngdal-Ålgård	35 089
Tilleggsportefølje	
E6 Kvæangfjellet	20 735
E6 Øyer – Otta	
E16 Kongsvinger - Kløfta	
Totale kostnader dagens portefølje	188 291

Korrigerede svar på spørsmål 3 :

Jeg viser til brev til Transport og kommunikasjonskomiteén av 15. april med svar på spørsmål 3, og brev datert 28. april med svar på spørsmål 36. I svar på spørsmål 3 er det oppgitt en tabell med kostnadsanslag på strekningene som inngår i dagens portefølje til Nye Veier AS. Vi gjør oppmerksom på at kostnadsanslagene her er oppgitt i 2020-kr. Kostnadsanslagene i tabellen under spørsmål 4 som gjelder de nye strekningene som foreslås overført til Nye Veier AS er oppgitt i 2021-kr. Det er naturlig at også strekningene for dagens portefølje angis med 2021-kr. Nedenfor følger derfor en revidert tabell med kostnadsanslag for dagens portefølje oppgitt i 2021-kr:

Dagens portefølje	Kostnader 2021-kr
E6 Ranheim-Åsen	13 939
E6 Ulsberg-Melhus	18 025
E6 Kolomoen-Moelv	10 018
E6 Moelv-Øyer	17 399
E18 Langangen-Dørdal (inkl. Bamble og Kjørholt tunneler)	13 358
E18 Dørdal-Tvedestrand	15 849
E18 Tvedestrand-Arendal	6 035
E18 Arendal-Grimstad	8 021
E18/E39 Vige-Kristiansand vest	7 142
E39 Kristiansand-Lyngdal	25 464
E39 Lyngdal-Ålgård	35 826
Tilleggsportefølje	
E6 Kvæangfjellet	21 170
E6 Øyer – Otta	
E16 Kongsvinger - Kløfta	
Totale kostnader dagens portefølje	192 245

Spm 4:

Når det gjelder de nye strekningene vises det til at grunnlaget for de foreløpige kostnadsanslagene er svært forskjellige. For noen av strekningene har NVAS selv beregnet kostnadsanslag, eller et foreløpig estimat for hvor mye penger de ønsker å sette av til en strekning. De ulike strekningene har også forskjellig planmessig status og modenhet, og dette i seg selv innebærer at det for flere av strekningene er usikkerhet knyttet til kostnadene. NVAS vil sette i gang et arbeid med å vurdere alle strekningene så snart selskapet formelt har overtatt disse. I dette arbeidet vil de også vurdere nærmere hvilke utfordringer som skal løses og hva nyttepotensialet er på de ulike strekningene. I tråd med Nye Veier-modellen vil det dernest arbeides videre med å optimalisere utbyggingsprosjekter med sikte på å redusere kostnader og øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten.

Ny portefølje	Kostnader
E6 Åsen - Steinkjer	10 833
Rv 25 Hamar - Løten	1 969
E6 Otta - Dombås	930
Rv 4 Gjøvik - Mjøsbrua	5 518
E 136 Dombås - Vestnes	2 991
Rv 13 Skare - Sogndal	3 000
E6 Selli - Asp	677
E6 Sørrelva-Borkamo	1 128
E6 Nordkjøsbotn - Hatteng	1 800
E6 Olderdalen - Langslett	2 100
E16 Skaret-Høgkastet	2 961
Fre16 Høgkastet-Hønefoss	9 291
Totale kostnader ny portefølje	43 198

Spm 5:

En viktig prioritering i NTP 2022-2033 er å følge opp de inngåtte byvekstavtalene for Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren som løper fram til 2029. Det statlige bidraget i disse avtalene er om lag 54 mrd. kroner i planperioden. I planperioden prioriteres også midler til Bybanen til Åsane i Bergen og et tilskudd til ny Majorstuen stasjon i Oslo. På sikt vil det kunne være aktuelt å reforhandle byvekstavtalene i de fire største byområdene, og det tas høyde for midler til dette i NTP. Det statlige bidraget etter 2029 for hvert enkelt byområde, vil være et resultat av framtidige reforhandlede avtaler, så det foreligger pr nå ikke noen fordeling av de 10 mrd kronene.

Spm 6

Samferdselsdepartementet (SD) skrev i svar på skriftlig spørsmål nr. 2030 (2019-2020) fra stortingsrepresentant Sverre Myrli om Tinnosbanen at departementet ville ta stilling til fremtidige planer for Tinnosbanen i forbindelse med neste Nasjonal transportplan. SD har frem til NTP ble lagt fram henvist spørsmål fra Stortinget og lokale aktører til at Tinnosbanen vil bli vurdert i NTP slik vi gjør rutinemessig med alle saker som vil kunne bli prioritert der, dette for å ikke forskuttere en behandling av den enkelte sak. Vi er inne i en periode med historisk høy satsing på jernbane i Norge. Regjeringen vil videreføre den sterke satsingen i neste planperiode 2022-2033 og dette er fulgt opp i Nasjonal transportplan 2022-2033 som ble lagt fram 19. mars 2021. Det har vært viktig for regjeringen at denne transportplanen skal være realistisk. Kostnadsoverskridelser i pågående infrastrukturportefølje gjør prioriteringene i neste planperiode ekstra krevende. Det er vel kjent at utbygging av InterCity har blitt dyrere enn tidligere antatt. Kostnadsøkninger får konsekvenser for hva det er realistisk å gjennomføre av InterCitysatsing i planperioden, men ambisjonene er fortsatt høye, selv om vi mener det ikke er rom for et fullt utbygd InterCity. Denne situasjonen gjør at det heller ikke er rom for å prioritere andre formål slik som oppgradering av Tinnosbanen til kjørbar stand for museums-/turisttog. Når terrenget har endret seg, må vi også justere kartet. Regjeringen har ved utarbeidelsen av NTP 2022-2033 derfor ikke prioritert midler til oppgradering av Tinnosbanen og vi har derfor heller ikke omtalt prosjektet i dokumentet. SD ga i 2018 Jernbanedirektoratet i oppdrag å gjennomføre en utredning i tråd med Stortingets forutsetninger, og etter avtale med Jernbanedirektoratet har Bane NOR gjennomført et omfattende utredningsarbeid som ble oversendt SD i 2019. Jernbanedirektoratet vurderte at kostnader for oppgradering av Tinnosbanen til kjørbar stand for museums-/turisttog (ikke godstrafikk) ville være i størrelsesorden 300-500 mill. kr. SD har lagt til grunn at Bane NOR dekker opprettholdelse av dagens tilstand på Tinnosbanen, som vil si

vedlikehold av nåværende infrastruktur, innenfor det årlige vedlikeholdsbudsjettet. I forhold til prosjektene som er blitt prioritert i NTP 2022-2033, har en oppgradering av Tinnosbanen en høy kostnad og en begrenset samfunnsøkonomisk nytte. Trafikken på Tinnosbanen nord for Notodden ble innstilt i 1993. NSB og Jernbaneverket har vært eiere av banen inntil eieransvaret ble overført til Bane NOR SF fra 1. januar 2017, jf. Meld. St. 27 (2014-15) På rett spor - Reform av jernbanesektoren. Tinnosbanen ble fredet av Riksantikvaren 22. desember 2011 med hjemmel i kulturminneloven § 22a. Fredningen omfatter strekningen Hjuksebø-NotoddenTinnoset. Det er tilstanden på fredningstidspunktet som skal legges til grunn for driftog vedlikehold av banen. Banestrekningen Notodden-Tinnoset inngår dessuten i Rjukan-Notodden industriarv, som fikk status som verdensarv i 2015 av De forente nasjoner (UNESCO). Norge har som nasjon sluttet seg til konvensjonen om vern av verdens kultur- og naturarv. Dette innebærer at drift og vedlikehold av Tinnosbanen er en internasjonal forpliktelse for Norge. Verdensarvstatus innebærer ikke en ny form for vern. Sikring og forvaltning av verdensarven skal ifølge Riksantikvaren gjennomføres etter det nasjonale lovverket og innenfor det enkelte lands egne ressurser. I forbindelse med en fullstendig gjennomgang i 2019 av kulturminner som er i Bane NOR eie, har Bane NOR valgt å prioritere vedlikeholdsmidler til verdensarvstrekningen fra 2020. Bane NOR har brukt om lag 7 mill. kr på sikkerhetstiltak langs banen i 2020, og har avsatt 5 mill. kr til ytterligere vedlikeholdstiltak i 2021. Bane NOR tar således sitt ansvar for å ivareta Tinnosbanen.

Spm 7

Det har vært viktig for regjeringen å legge fram en ambisiøs transportplan, som samtidig er realistisk. Det foregår for tiden en historisk omfattende utbygging av jernbanen i Norge. I 2022 kan det være utbygging av syv store jernbaneprosjekter, hvorav tre på Dovrebanen, to på Østfoldbanen og to på Vestfoldbanen. Disse vil gi tilbudsforbedringer til Hamar, Moss og Tønsberg når utbyggingen er ferdigstilt. Regjeringen prioriterer å fullføre det vi har satt i gang, før vi gir klarsignal til nye, store utbygginger. I Meld.St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 skriver regjeringen at konseptet med full utbygging av sammenhengende dobbeltspor helt til Lillehammer, Halden og Skien erstattes med optimaliserte konsept for InterCity-utbygging på Dovrebanen, Østfoldbanen og Vestfoldbanen. En viktig årsak til dette er de store kostnadsoverskridelsene i jernbanesektoren de senere årene, som reduserer handlingsrommet til å igangsette nye effektpakker betydelig. Vi må forholde oss til disse realitetene.

På Vestfoldbanen prioriterer likevel regjeringen oppstart av effektpakken som gir to tog i timen til Skien i Nasjonal transportplan 2022-2033. Utbygging av dobbeltspor på parsellen Stokke-Sandefjord, og andre mindre tiltak, vil gi mulighet for å kjøre to tog i timen mellom Oslo og Skien, til en tredjedel av prisen for fullt utbygget InterCity mellom Tønsberg og Larvik. Regjeringen prioriterer oppstart av effektpakken mot slutten av første planperiode. Effektpakken er fullfinansiert i Nasjonal transportplan 2022-2033, og skal slik planen nå foreligger ferdigstilles mot slutten av andre planperiode. Regjeringen innfører porteføljestyling i Nasjonal transportplan 2022-2033. Dette gir større rom for optimalisering av prosjekter og effektpakker, og åpner for rokkeringer i porteføljen dersom utvikling i kostnader, lønnsomhet og modenhet tilsier det. Dette gjelder også effektpakken som gir to tog i timen til Skien. Nytt i Nasjonal transportplan 2022-2033 er også at planen ikke angir oppstart av nye prosjekter eller effektpakker i andre planperiode. Dette er et grep regjeringen gjør for å hindre at vi låser oss til konsepter og prosjekter på et tidlig stadiet. Samlet sett gjør aktivitetsnivået og kostnadsutviklingen i jernbanesektoren, innføring av porteføljestyling og fravær av oppstart av prosjekter og effektpakker i andre planperiode det vanskelig å anslå når det kan kjøres to tog i timen til Skien, Lillehammer og Halden. Også på Dovrebanen og Østfoldbanen er regjeringen i gang med omfattende utbygging. Her er det ikke prioritert oppstart av nye effektpakker i første seksårsperiode. Jernbanedirektoratet og Bane NOR arbeider videre med de optimaliserte konseptene for utbygging av InterCity på Dovrebanen og Østbanen, som for øvrige banestrekninger. Det er derfor for tidlig å oppgi når det vil være mulig å kjøre to tog i timen til Lillehammer og Halden nå. Regjeringen ønsker å finne gode, optimaliserte løsninger for Dovrebanen og Østfoldbanen som grunnlag for å kunne vurdere dette senest ved neste revisjon av Nasjonal transportplan.

Spm 8

Regjeringen har lagt fram en ambisiøs og realistisk transportplan som skal sikre at vi kan gjennomføre modne og gode prosjekter til riktig tidspunkt. I en tid med store samfunnsmessige og teknologiske endringer legger planen til rette for forutsigbarhet samtidig som det gis nødvendig fleksibilitet ved å kontinuerlig vurdere transportbehov og økonomisk handlingsrom før beslutninger tas. Et hovedgrep for å få til dette er i større grad å prioritere hvilke utfordringer som skal løses, og ikke låse planen til detaljerte prosjekter. I Meld. St. 20 (2020-2021) har regjeringen foreslått hvilke store prosjekter, utbedringsstrekninger og større skredsikringstiltak som skal gjennomføres eller startes på riksvei i første seksårsperiode. Virkningene av disse tiltakene er beregnet av Statens vegvesen og er et viktig grunnlag for regjeringens prioriteringer i stortingsmeldingen. Videre er det gitt en portefølje for Nye Veier med en lengre tidsramme, frem til 2041. Det er også foreslått en økonomisk ramme til programområdetiltak på riksvei i første seksårsperiode. Hvilke tiltak som prioriteres innenfor denne rammen vil Statens vegvesen komme tilbake til i sin gjennomføringsplan for 2022-2027, slik det også i tidligere NTP-er har vært lagt opp til. En slik gjennomføringsplan er etatens egen, hvor rammene styres av de årlige budsjettene. Det er derfor ikke nå mulig nå å gi en uttømmende oversikt over virkninger disse tiltakene vil gi. Tiltakene skal gi best mulig måloppnåelse mot målstrukturen for Nasjonal transportplan 2022-2033. Statens vegvesen skal kontinuerlig vurdere porteføljen og bygge ut de beste tiltakene først. I etatens svar på oppdrag 9 ble det gitt eksempler på hva man kan oppnå med ressursbruken: NTP 2022-2033 SVV oppdrag 9 (regjeringen.no) Kap. 9 om virkninger og måloppnåelse fra s. 116. Dette kan gi en indikasjon, men det er store endringer i rammene i meldingen i forhold til dem som ble lagt til grunn her. Regjeringen legger i Nasjonal transportplan opp til en utvidelse av Nye Veiers portefølje, hvor den nye porteføljen består av nye veistrekninger og Fellesprosjektet Ringeriksbanen E16. De nye veistrekningene har ulike utfordringer som skal løses. Dette vil gi en større bredde i tiltakene som bygges ut. Selskapets portefølje prioriteres av styret, hvor de prosjektene med høyest samfunnsøkonomisk lønnsomhet bygges ut før de med nøytral eller negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Utbedringsstrekninger på riksvei er en samling av flere typer mindre tiltak (programområdetiltak, fornying og større vedlikehold). Omfanget av de ulike typene tiltak er ikke kjent på det nåværende tidspunkt. Utbedringsstrekninger vil legge mer til rette for mer effektive planlegging og gjennomføring, og mindre ulemper for trafikantene i utbyggingsperioden. Prioriteringene av slike strekninger gjør at rammen til programområdetiltak er redusert noe fra innværende NTP. Vi legger likevel til grunn at det blir mer vei for pengene gjennom dette grepet. Det legges opp til å gjennomføre tiltak på riksvei i byområdene som er omfattet av ordningen med byvekstavtaler, i tråd med inngåtte avtaler. Virkningene av disse tiltakene kommer i tillegg til virkningene fra programområdetiltak, store prosjekter og utbedringsstrekninger. For andre seksårsperiode er det ikke prioritert midler til store prosjekter, utbedringsstrekninger og større skredsikringstiltak. Det er vist ambisjoner for hva som bør oppnås. Statens vegvesen skal optimalisere aktuelle prosjekter videre og bygge ut de beste prosjektene først (porteføljestyling). Prioritering av større tiltak vil man komme tilbake til i neste NTP. Det er på samme måte som for første seksårsperiode ikke prioritert konkrete programområdetiltak i siste periode.

Nedenfor er et grovt anslag på antall km tilrettelegging for gåing og sykling i de store veiprojektene første seks år for henholdsvis Statens vegvesen og Nye Veier AS. Statens vegvesens tabeller viser bundne og nye prosjekter og i/utenfor by/tettsted. Prosjekter som inngår i byvekstavtalene er markert.

Nye Veier AS:

Strekning	Ant km g/s vei
E39 Kristiansand - Lyngdal	12,7
E6 Ulsberg - Melhus	12,6
E6 Ranheim – Åsen	3,0
E6 Moelv-Øyer	4,5
E18 Langangen-Rugtvedt	0,7
E18 Dørdal - Tvedestrand	8,1
E6 Kvænangsfjellet	3,5
SUM	45,1

Statens vegvesen:

Bundne prosjekter som starter første 6 år Store prosjekter, utbedringsstrekninger og skred	Tilrettelagt for gang-/sykkeltrafikk i by/tettsted >5000 innbyggere (km)	Tilrettelagt for gang-/sykkeltrafikk utenfor by/tettsted > 5000 innbyggere (km)	Prosjektet inngår i BVA
Åpner første 6 år	5,0	40,3	
E16 Eggemoen - Jevnaker – Olum	0	2,7	
E16 Kvamskleiva	0	0	
E39 Betna - Vinjeøra - Stormyra	0	17,0	
E39 Lønset - Hjelset	0	6,0	
E39 Myrmel - Lunde	0	3,7	
E39 Svegatjørn - Rådal	3,5	0	x
E6 Helgeland sør, Svenningelva - Lien	0	2,5	
E69 Skarvberg tunnelen	0	4,4	

Rv 4 Roa - Gran gr. inkl. Jaren - Amundrud/ Almenningseidet - Lygnebakken	0	4,0	
Rv 5 Kjøsnesfjorden	0	0	
Rv 509 Sør-Tjora - Kontinentalvegen	0	0	x
Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger	1,5	0	x
Åpner siste seks år	0	9,6	
E16 Bjørnum - Skaret	0	9,5	
E18 Lysaker - Strand - Ramstadsletta	0	0	x
E39 Rogfast	0	0	
Rv 3 Østerdalen (del Motrøa - Lonåsen inkl. Tunna bru)	0	0,1	
Rv 3 Østerdalen (del Rendalen - Skurlaget)	0	0	
Åpner etter 2033	14,8	0	
Rv 555 Sotrasambandet (OPS)	14,8	0	x
Totalsum	19,8	49,9	

Prioriterte prosjekter som starter første 6 år Store prosjekter, utbedringsstrekninger og skred	Tilrettelagt for gang- /sykkeltrafikk i by/tettsted >5000 innbyggere (km)	Tilrettelagt for gang- /sykkeltrafikk utenfor by/tettsted > 5000 innbyggere (km)	Prosjektet inngår i BVA
Åpner første 6 år	13,4	8,9	
E134 Helganeskrysset - arm Husøy	1,9	0	
E134 Røldal - Seljestad	0	0	
E134 Saggrenda - Elgsjø	0	0	
E136 Breivika - Lerstad (Bypakke Ålesund)	4,0	0	
E16 Hylland - Slæen	0	0,3	
E18/E39 Gartnerløkka - Kolsdalen	3,3	0	x
E39 Bergsøya - Øygarden	0	0	
E39 Hjelset - Bjerkeset	0	0	
E45 Kløfta	0	5	
E6 Megården - Mørsvikbotn	0	0	
Rv 282 Holmenbrua	0	0,3	x
Rv 41 Treungen - Vrådal	0	0	
Rv 426 Gamle Eigerøyveien - Hovlandsveien	0,2	0	
Rv 509 Kontinentalveien - Sundekrossen	2	0	x
Rv 52 Gol - Vestland grense	0	0	
Rv 80 Adkomst ny Bodø lufthavn	2	0	
Rv 80 Sandvika - Sagelva	0	0	
E8 Sørbotn - Laukslett	0	0,6	
Rv 9 Setesdal	0	0	
Rv 94 Akkarfjord - Jansvannet	0	2	
Rv 94 Mollstrand - Grøtnes	0	0,8	
Åpner siste 6 år	7,8	31,9	
E10 Nappstraumen - Å	0	0	
E134 Dagslett - E18	0	0	x

E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	0	2,1	
E18 Retvet - Vinterbro	0	2,8	
E39 Storehaugen - Førde	0	0	
E39 Arna - Stanghelle	0	0	
E39 Volda - Furene	2,4	0	
E39 Ådland - Sveгатjørn	0	10,0	
E39 Ålesund - Molde (Møreaksen)	1,0	11,0	
E39 Ålgård - Hove	3,0	0	x
E6 Grong - Nordland grense (del Grøndalselv - Namsskogan)	0	5,0	
E6 Grong - Nordland grense (del Namsskogan - Nordland grense)	0	1,0	
E6 Narviktunnelen	0	0	
E8 Flyplasstunnelen Tromsø	1,0	0	x
Rv 13 Lovraeidet - Rødsliane	0	0	
Rv 19 Moss	0	0	
Rv 22 Glommakryssing	0,4	0	
Rv 3 Østerdalen (del Fjell-Opphus)	0	0	
Rv 3 Østerdalen (del Steimoen-Motrøa)	0	0	
Rv 36 Skjelsvik - Skyggestein	0	0	x
Rv 5 Erdal - Naustdal	0	0	
Rv 7 Ørgenvika - Svenkerud	0	0	
Åpner etter 2033	0	2,7	
E10/rv 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukt (Hålogalandsveien)	0	2,7	
Totalsum	21,2	43,5	

Spm 9

Regjeringens nærskipfartsstrategi og nasjonal havneplan er lagt frem i Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033, jf. kapittel 8.3.2 Godstransport på sjø – nærskipfartsstrategi og nasjonal havneplan, side 118-123 i meldingen.

Spm 10

Som del av regionreformen skal statens fiskerihavneanlegg overføres til fylkeskommunene. Overføringen skal skje gjennom avtale. Det ble høsten 2019 inngått avtale med Vestland, Rogaland, Agder, Vestfold og Telemark og Viken fylkeskommuner. Det gjenstår å inngå avtale med Troms og Finnmark, Nordland, Trøndelag og Møre og Romsdal fylkeskommuner. Det arbeides med å få på plass avtaler med de gjenstående fylkeskommunene, og det tas sikte på at disse fylkeskommunene kan behandle saken i sine respektive Fylkesting i juni.

Spm 11

Alle statlige midler til fiskerihavnerelaterte tiltak vil bli overført til rammetilskuddet til fylkeskommunene etter at fylkeskommunene har inngått avtale om overtakelse av fiskerihavneanleggene. Den samlede overføringsrammen til de fire gjenstående fylkeskommunene er på 122,6 mill. kroner i budsjettet for 2021.

Det kan tillegges at staten etter havne- og farvannsloven § 6 annet ledd har ansvar for farvannsutbedringer med betydning for sikkerhet og fremkommelighet for den alminnelige ferdselen. Loven gir rammene for statens ansvar, og mulige tiltak kan være utdypning og utviding av innseiling, utdypning i havn og bygging og vedlikehold av moloanlegg som skjermer farvannet. Konkrete prioriteringer må avklares gjennom de årlige budsjettprosessene.

Statens ansvar for farvannsutbedringer etter havne- og farvannsloven § 6 annet ledd, innebærer at en betydelig del av de fiskerihavnerelaterte prosjektene som lå inne i siste periode i NTP 2018-2029, er videreført i NTP 2022-2033. Staten tar med dette et vesentlig ansvar for farvannsutbedringer knyttet til havner med fiskerihavneanlegg, uten at overføringsrammen til fylkeskommunenes reduseres.

Spm 12

Universell utforming er viktig for regjeringen, men vi kan ikke gi en sluttdato på når vi vil være i mål med å universelt utforme alle stasjoner og kollektivknutepunkter. Universell utforming skal inngå i alle planer for oppgradering og bygging av ny infrastruktur innenfor transportvirksomhetenes ansvarsområde. Regjeringen har lagt fram en ambisiøs og realistisk transportplan som skal sikre at vi kan gjennomføre modne og gode prosjekter til riktig tidspunkt. I en tid med store samfunnsmessige og teknologiske endringer legger planen til rette for forutsigbarhet samtidig som det gis nødvendig fleksibilitet ved å kontinuerlig vurdere transportbehov og økonomisk handlingsrom før beslutninger tas. Alle offentlige veieiere er ansvarlige for universell utforming langs sine veier. Det betyr at særlig fylkeskommunene også har et betydelig ansvar for universell utforming av kollektivknutepunkter. For enkelte knutepunkter/terminaler vil det være et delt ansvar mellom fylkeskommune og stat. Staten har ansvar for jernbanestasjonene. Universell utforming er et lovfestet prinsipp for utformingen av våre bygde omgivelser for at flest mulig skal kunne oppleve god mobilitet og tilgjengelighet, og leve selvstendige liv. Ny transportinfrastruktur som blant annet bussholdeplasser, jernbanestasjoner og kollektivknutepunkt bygges etter kravene til universell utforming i plan- og bygningsloven. Universell utforming vil også være en integrert del av alle nye store investeringsprosjekter i Nasjonal transportplan. Regjeringen har lagt til grunn 28 mrd. kroner i planperioden til mindre investeringstiltak langs riksvei, ofte omtalt som programområdetiltak, herunder tiltak for kollektivtrafikk og universell utforming. Universell utforming vil videre være en integrert del i enkelte utbedringstiltak, gang- og sykkeltiltak, trafikksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak og til bypakker gjennom krav til konkrete tiltak, for eksempel gjennom utvikling av

kollektivtransporten. Det er ikke satt et tall for antall jernbanestasjoner som skal bygges om for universell utforming i løpet av perioden 2022-2033. Strekninger og stasjoner med flest reisende prioriteres først. Dette vil gi best nytte for samfunnet og komme flest mulig reisende til gode. I NTP 2018-2029 var målsettingen at 44 % av antall av- og påstigninger skal foregå på en universelt utformet stasjon innen 2029. Gitt de økonomiske rammenivåene som foreligger i NTP 2022-2033 kan man gjennom stasjonsutvikling i mindre investeringstiltak og gjennom store infrastrukturprosjekter nærme seg 60 % universell utforming i NTP-perioden. Prinsippene om universell utforming av stasjoner langs jernbanen legges til grunn i nye jernbaneprosjekter og ved større ombygginger av eksisterende stasjoner.

Jernbanen har 334 stasjoner i drift ved inngangen til NTP-perioden. Av disse forventes 39 stasjoner å ha status som universelt utformede og 91 status som tilgjengelige i løpet av 2021. Prosentandel av reisende som har tilgang til en universelt utformet stasjon går da fra 7 % i 2019 til 19 % i 2021. «Universell utforming» krever at både stasjonens fysiske utforming og stasjonens informasjonssystem er laget slik at hovedløsningen kan brukes av flest mulig uavhengig av funksjonsnivå. At en stasjon er «tilgjengelig» betyr at rullestolbrukere skal ha adgang til plattformene via ramper eller heis. Veiene til plattformene skal ikke være for bratte, og plattformhøyden må være minst 55 centimeter for å sikre av- og påstigning med rullestolrampe.

Spm 13

Det er ikke tallfestet hvor mange stasjoner, holdeplasser og kollektivknutepunkt som vil bli universelt utformet i løpet av første periode av planen. I NTP 2018-2029 var målsettingen at 44 % av antall av- og påstigninger skal foregå på en universelt utformet stasjon innen 2029. Gitt de økonomiske rammenivåene som foreligger i NTP 2022-2033 kan man gjennom stasjonsutvikling i mindre investeringstiltak og gjennom store infrastrukturprosjekter nærme seg 60 % universell utforming ved utgangen av NTP-perioden. Utviklingen av universelt utformede reisekjeder på jernbanen vil følge av gjennomføringene av de prioriterte tilbudsforbedringene i NTP, og gjennom mindre investeringstiltak på stasjoner og knutepunkter. Regjeringen tar sikte på en gradvis innføring av ressursene i planen. Ressursbruken i det enkelte budsjettår vil bli tilpasset det samlede økonomiske opplegget i statsbudsjettet.

De ni største stasjonene på strekningen Gardermoen – Drammen står for 55 % av antall avog påstigninger i landet. Oslo S representerer 25 % av antall av- og påstigninger. I stortingsmeldingen prioriteres mindre investeringstiltak på denne strekningen. I tillegg kommer stasjonsprosjektene som fremforhandles i byvekstavgiftene. Universell utforming vil videre være en integrert del i enkelte bypakker gjennom krav til konkrete tiltak, for eksempel gjennom utvikling av kollektivtransporten. Alle offentlige veieiere er ansvarlige for universell utforming langs sine veier. Det betyr at særlig fylkeskommunene også har et betydelig ansvar for universell utforming av kollektivknutepunkter og holdeplasser. For enkelte knutepunkter/terminaler vil det være et delt ansvar mellom fylkeskommune og stat.

Spm 14

I arbeidet med Nasjonal transportplan har transportvirksomhetene i samarbeid lagt ned et betydelig arbeid i å forbedre grunnlaget og sikre konsistens i de samfunnsøkonomiske analysene på tvers av transportsektorene. Metodebruk og modellverktøyet som brukes av transportvirksomhetene er anerkjent internasjonalt, og virksomhetene har utarbeidet metodehåndbøker som jevnlig oppdateres. Siden samfunnsøkonomiske analyser er en sentral del av beslutningsgrunnlaget vil Samferdselsdepartementet og transportvirksomhetene fortsette utviklingen av analysemetoder og input, og vurderer jevnlig behov for å justere vesentlige forutsetninger. Regjeringen arbeider nå med sikte på å fastsette felles retningslinjer for karbonprisbaner på tvers av sektorer. Slike retningslinjer vil også gjelde transportsektoren når de blir fastsatt. Regjeringen vil videreutvikle en metode for å inkludere direkte byggeutslipp og utslipp fra arealbeslag i de samfunnsøkonomiske analysene i konsekvensutredninger, konseptvalgutredninger og andre beslutningsgrunnlag for samferdselsprosjekter, og i den forbindelse se på hvordan dette kan implementeres i forbindelse med de ulike porteføljene og styringen av disse.

Spm 15

Prosjektet er ikke prioritert i NTP 2018-2029 og er heller ikke foreslått prioritert i første seksårsperiode av NTP 2022-2033. Prosjektet har en økonomisk ramme på 4,1 mrd. 2018-kr, noe som utgjør 4,4 mrd. 2021-kr. Samferdselsdepartementet ga i brev datert 26. juni 2018 til Statens vegvesen føringer om konseptvalg og videre planlegging etter KVVU og KS1. Det er på grunnlag av disse føringene ikke igangsatt planlegging etter plan- og bygningsloven.

Spm 16

Nye Veier sin oppstartsportefølje ble vedtatt i Meld. St. 25 (2014-2015). I meldingen ble det lagt til grunn en portefølje av riksvei-strekninger med en total lengde på vel 530 km. I Prop. 110 S (2018-2019) ble porteføljen utvidet med tre nye strekninger, som gir total lengde på vel 700 km riksvei. Nye Veier legger i dag opp til at ca. 550 km av dagens portefølje vil bli bygget ut som firefelts vei. I regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2022-2033 legges det opp til å utvide Nye Veiers portefølje med flere strekninger med en total lengde på vel 600 km. Utvidet portefølje består av nye typer prosjekt hvor utfordringene er mer variert sammenlignet med dagens portefølje. I selskapets innspill til NTP oppdrag 9 ble det skissert en portefølje av strekninger og løsningsforslag. I dette oppdraget ble det skissert firefelts vei som løsning på strekningene E6 Åsen-Steinkjer, Rv4 (Oslo-) Gjøvik-Mjøsbrua og Rv 25 Hamar-Løten. Disse strekningene ligger i regjeringens forslag til utvidet portefølje. I tillegg foreslår regjeringen å overføre E16 Skaret-Høgkastet og E16 Høgkastet-Hønefoss, sistnevnte som en del av Fellesprosjektet FRE16. På E16-strekningene legges det til grunn firefelts vei i det videre arbeidet. Ved å legge dette til grunn vil det bli bygget omtrent 120 km med firefelts vei i utvidet portefølje. Selskapet vil etter overtakelse av utvidet portefølje jobbe videre med å verdiøke strekningene for å øke nytten og redusere kostnadene. Som en del av dette arbeidet vil en finne det tiltaket som best løser utfordringene på strekningene og som gir mest mulig infrastruktur for pengene.

Spm 17

Tabellen nedenfor viser hvor mange kilometer firefelts riksvei som ble åpnet i årene 2013- 2020. År Antall km åpnet firefelts riksvei 2013 10,6 2014 63,3 2015 9,3 2016 6,2 2017 14,1 2018 7,7 2019 102,2 2020 67,4

År	Antall km åpnet firefelts riksvei
2013	10,6
2014	63,3
2015	9,3
2016	6,2
2017	14,1
2018	7,7
2019	102,2
2020	67,4

Spm 18

I regjeringens forslag til Nasjonal transportplan foreslås det en utvidelse av porteføljen til Nye Veier. Den faste årlige rammeoverføringen på vel 5,8 mrd. kroner videreføres på samme nivå som i dag, med en forlengelse på seks år. Dette medfører at selskapets portefølje skal være ferdig utbygd i 2041, mot

tidligere 2035. En årlig ramme på vel 5,8 mrd. kr gir en total planramme for NTP-perioden på 69,4 mrd. kr i statlige midler. Nye Veiers utvidede portefølje skal realiseres i løpet av en 20 års-periode. I denne perioden legges det gjennom det årlige rammebeløpet opp til å finansiere 115,7 mrd. kr i statlige midler. Dersom selskapets utvidede portefølje skal ferdigstilles i planperioden 2022-2033 er det sjablongmessig beregnet at det årlige rammebeløpet må økes med vel 4 mrd. kr per år (46,3 mrd. kr /12 år). Nye Veier vil når Stortinget har vedtatt ny og utvidet portefølje, starte arbeidet med å se dagens og utvidet portefølje i sammenheng. Selskapet har ikke startet konkrete vurderinger av ny portefølje. Det er ikke sett på hva som vil kreves av selskapet for å levere innenfor planperioden fremfor 20-årsperioden, eller gjort vurderinger av effekter på gjennomføringstid eller finansiering knyttet til for eksempel mulige kostnadsreduksjoner i porteføljen.

Spm 19

I henhold til Bane NORs prognoser fra august 2020, som er lagt til grunn for utarbeidelsen av Nasjonal transportplan 2022-2033 og som er basert på foreløpige P50-anslag, er kostnaden for full utbygging av resterende parseller på Intercity som følger: Vestfoldbanen: Dobbeltspor Tønsberg-Stokke: 12,0 mrd. 2021-kr Dobbeltspor Stokke-Sandefjord: 10,5 mrd. 2021-kr Dobbeltspor Sandefjord-Larvik: 10,1 mrd. 2021-kr Totalt Vestfoldbanen: 32,6 mrd. 2021-kr Ringeriksbanen: Totalt Ringeriksbanen: 27,3 mrd. 2021-kr

Dovrebanen: Dobbeltspor Sørli-Åkersvika 6,6 mrd. 2021-kr Dobbeltspor Åkersvika-Brumunddal 13,1 mrd. 2021-kr Dobbeltspor Brumunddal-Moelv 10,6 mrd. 2021-kr Dobbeltspor Moelv-Lillehammer 16,5 mrd. 2021-kr Totalt Dovrebanen: 46,8 mrd. 2021-kr Østfoldbanen: Dobbeltspor Haug-Seut 13,2 mrd. 2021-kr Dobbeltspor Seut-Klavestad 30,6 mrd. 2021-kr

I estimatene som Bane NOR leverte i august 2020 beskrives ikke kostnader for ferdig utbygging hele veien til Halden. I et oppdatert grunnlag av tallene fra KVVU-en, fra november 2011, beregnes total kostnaden av utbygging av de to dobbeltsporene listet opp over, samt fullføring til Halden. Disse tallene er forbundet med stor usikkerhet og har bidratt til at det nå gjøres nye helhetsvurderinger av videre utbygging på Østfoldbanen. Dobbeltspor Klavestad-Halden 19,2 mrd. 2021-kr Totalt Østfoldbanen: 63,0 mrd. 2021-kr Total kostnad, full IC 169,7 mrd. 2021-kr Kostnadstallene ovenfor gjelder full utbygging av InterCity i henhold til konseptene i KVVU-en. Det gjøres oppmerksom på at dette er beregninger med ulik modenhet, og at det er identifisert potensial for optimalisering på alle IC-strekningene. Det redegjøres ikke for mulige kostnadsbesparelser i denne oversikten, da dette er foreløpige vurderinger som ikke fullt ut har vurdert forholdet mellom nytte og effekt for de reisende. I tillegg kommer kostnadene for ferdigstilling av prosjektene som er under bygging eller har fått oppstartsbevilgning, det vil si på Østfoldbanen: Follobanen og dobbeltspor og togparkering Sandbukta-Moss-Såstad, på Vestfoldbanen: dobbeltspor Drammen-Kobbervikdalen, dobbeltspor Nykirke-Barkåker og på Dovrebanen: dobbeltspor Venjar-Eidsvoll-Langset og dobbeltspor Kleverud-Sørli.

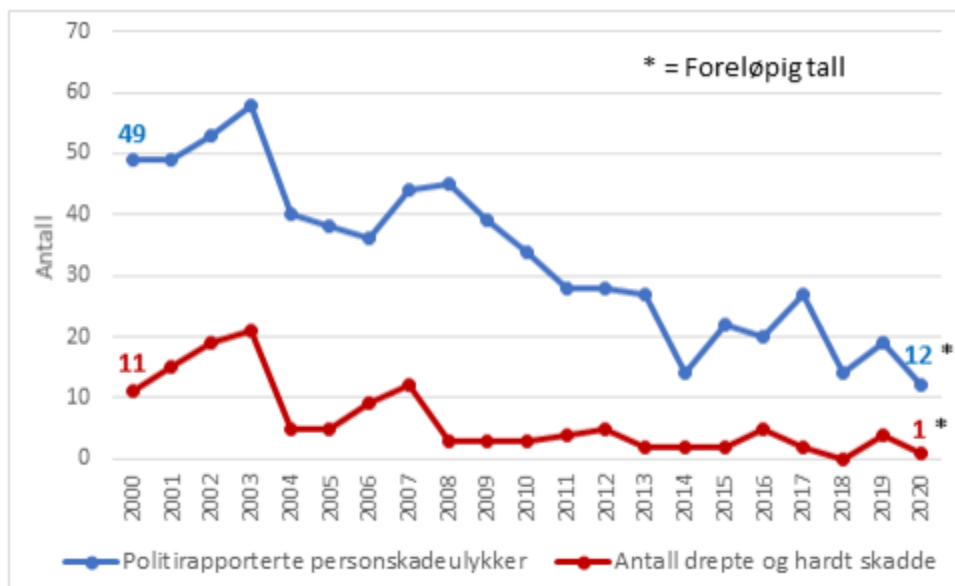
Spm 20

Erfaringsmessig har kostnadene for utbygging av jernbane økt år for år de siste tiårene, regnet som kroner per kilometer jernbane. Hva kostnadsøkningen skyldes, er det vanskelig å gi et entydig svar på. En årsak for enkelte prosjekter, har vært for dårlig estimater i tidlig planfase, blant annet pga undervurdering av krevende grunnforhold. En annen årsak er økende krav og forventinger til kvalitet på ny infrastruktur, herunder endrede krav til sikkerhet (rømningstunneler), ytelse (hastighet, fleksibilitet) og tilpassing til omgivelsene. Ny teknologi, økt produktivitet i anleggssektoren, samt konkurranse på byggherresiden kan muligens bidra til å senke kostnadene. Hvordan dette gir seg utslag for kostnadene ved å utsette deler av InterCity-utbyggingen, er det vanskelig å si noe om nå. En risiko for merkostnad er det å måtte gjøre midlertidige tilpasninger i påvente av permanente løsninger. Eksempelvis forlengelse eller nye kryssingsspor for å øke kapasitet og bedre tilbudet, eller for å tilpasse utbygging andre steder på strekningen. Dette vil være merkostnader dersom tilpassingen blir overflødig når man senere bygger

permanente løsninger. Det foreligger ikke analyser av om/eller i hvilken grad dette gjelder intercity-utbyggingen

Spm 21

Det er ikke mulig ut fra Statens vegvesens registreringer å angi utviklingen i gjennomsnittsfarten på strekningen gjennom Østfold. Det nærmeste vi kommer er å se på utviklingen i gjennomsnittsfart i enkeltstående registreringspunkt. Vi har målinger for perioden 2004-2016 i et punkt som ligger ved Follotunnelen, noen km nord for den tidligere fylkesgrensa mellom Østfold og Akershus. Gjennomsnittsfarten her er ikke vesentlig endret i perioden. Endrede forutsetninger for fartsmålinger ved Follotunnelen medførte at målepunktet ble flyttet til Moss nord, noen km lenger sør. Her foreligger kun resultater for 2018 og 2019, og vi har derfor ikke tilstrekkelig grunnlag for å si noe om utviklingen i gjennomsnittsfart i dette punktet. Figuren nedenfor viser utvikling i antall politirapporterte personskadeulykker og i antall drepte og hardt skadde på E6 i Østfold i perioden 2000-2020. Politirapporterte personskadeulykker er en opptelling av ulykker, og omfatter også ulykker med kun lettere skadde. Antall drepte og hardt skadde viser de alvorligste skadetilfellene. Det kan være flere drepte og hardt skadde i samme ulykke. Vi gjør oppmerksom på at tall for 2020 fortsatt er foreløpige.



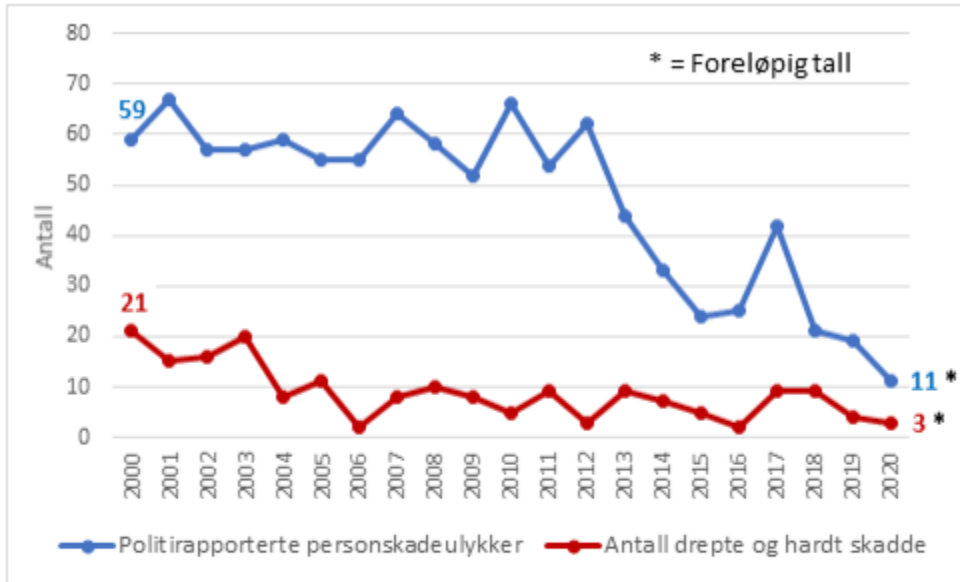
Figur: Utvikling i antall politirapporterte personskadeulykker og antall drepte og hardt skadde på E6 gjennom Østfold i perioden 2000-2020 (kilde: NVDB og Truls ulykkesregister)

E6 gjennom Østfold ble bygd ut etappevis til firefelts motorvei med midtdeler i perioden 2001-2008. Etter 2008 er hele strekningen møtefri vei.

Spm 22

Det er ikke mulig ut fra Statens vegvesens registreringer å angi gjennomsnittsfarten på strekningen gjennom Vestfold. Det nærmeste vi kommer er å se på utviklingen i gjennomsnittsfart i enkeltstående registreringspunkt. Det er to aktuelle punkt: ved Skoger nær grensa mellom tidligere Vestfold fylke og tidligere Buskerud fylke og ved Nygård lenger sør i Holmestrand kommune. I registreringspunktet ved Skoger økte gjennomsnittsfarten med ca. 2 km/t fra 2004 til 2014. Punktet fikk økt fartsgrense til 110 km/t i 2015, hvilket førte til at gjennomsnittsfarten gikk opp ytterligere med 2-3 km/t. I registreringspunktet ved Nygård gikk gjennomsnittsfarten opp med 3-4 km/t fra 2004 til 2012, men ble deretter kraftig redusert fram til 2017. Fartsgrensa ble så økt til 110 km/t, hvilket har ført til at gjennomsnittsfarten i 2018 og 2019 ligger ca. 4 km/t høyere enn i 2016 og 2017. Figuren nedenfor viser

utvikling i antall politirapporterte personskadeulykker og antall drepte og hardt skadde på E18 i Vestfold i perioden 2000-2020. Politirapporterte personskadeulykker er en optelling av ulykker og omfatter også ulykker med kun lettere skadde. Antall drepte og hardt skadde viser de alvorligste skadetilfellene. Det kan være flere drepte og hardt skadde i samme ulykke. Vi gjør oppmerksom på at tall for 2020 fortsatt er foreløpige.



Figur: Utvikling i antall politirapporterte personskadeulykker og antall drepte og hardt skadde på E18 gjennom Vestfold i perioden 2000-2020 (Kilde: NVDB og Truls ulykkesregister)

E18 gjennom Vestfold ble bygd ut etappevis gjennom det meste av den angitte perioden. Siste etappe mellom Bommestad og Sky sto ferdig i 2018. Etter dette er hele E18 gjennom Vestfold møtefri vei.

Spm 23

Med vedlikeholdsetterslep for "kystinfrastruktur" forstås vedlikeholdsetterslep for henholdsvis: 1. Navigasjonsinnretninger 2. Fyrbygninger 3. Moloer og kaier (fiskerihavneanlegg) Navigasjonsinnretninger er fysiske sjømerker og fyrlykter mv. i kystfarvannet som brukes til visuell navigasjon. Kystverket har forvaltningsansvaret for nær 22 000 navigasjonsinnretninger, og skal opprettholde funksjon og tilstand for disse innretningene gjennom drift, vedlikehold og fornyingstiltak. Dette inkluderer også å tilpasse innretningene, både i funksjon og antall, til utviklingen i trafikkmengde og risikobilde. Vurdering av vedlikeholdsetterslepet for navigasjonsinnretninger baserer seg på årlig oppdaterte tilstandsvurderinger og kostnadsmatriser. Ved utgangen av 2020 var etterslepet beregnet til 790 mill. kroner, basert på tilstandsvurderinger gjennomført i 2020, og tilhørende kostnadsbilde i 2020. Med utgangspunkt i de økonomiske rammene for NTP 2022-2033, vurderes det at det meste av etterslepet for innretningene med lys vil kunne lukkes frem mot 2025. Målet er at innen 2025 skal alle lykter ha fått nye batterier, LED-lyskilde, og utvendig malingsvedlikehold. I arbeidet frem mot 2025 inngår også omlegging av lyssektorene på fyrlyktene til IALA (International Association of Lighthouse Authorities)-standard. Som del av vedlikeholdet av innretninger med lys er det startet en modernisering av fyrlykter som innebærer bruk av nye materialer og ny teknologi som krever mindre fremtidig vedlikehold. Kystverket planlegger å fornye 350-400 lykter frem mot 2025, og dette arbeidet vil fortsette videre igjennom planperioden. Vedlikehold av innretninger med lys har vært prioritert, men vedlikeholdsetterslepet på innretninger uten lys er i svak nedgang. I perioden etter 2025 og frem mot

slutten av planperioden vil vedlikehold av innretninger uten lys etter planen intensiveres, og det vurderes at etterslepet på sjømerker uten lys er tilnærmet lukket ved slutten av planperioden. Som følge av naturlig nedbrytning av sjømerker, som står plassert i et svært utsatt og krevende miljø, vil det også etter 2033 måtte brukes ressurser på merker uten lys for å holde situasjonen stabil. Samlet er vurderingen at en med rammene i NTP 2022-2033 vil oppnå normal vedlikeholdstilstand for navigasjonsinnretningene innen utgangen av planperioden. Fyrbygninger Vurderingene av vedlikeholdsetterslepet for fyrbygninger baserer seg på overordnet kartlegging av teknisk tilstand hvert annet år. For fyrbygninger er etterslepet nå vurdert å være 539 mill. kroner, basert på teknisk tilstand i 2020. Kystverket prioriterer i dag vedlikehold av fyrbygninger som er fredet, men er i prosess med å utvikle en strategisk plan for vedlikehold der en vurderer flere momenter, bl.a. om bygningen er fredet, betydning for navigasjonssikkerhet, bygningstilstand med videre. Det planlegges for mer arbeid på fyrbygninger i årene etter 2025, og vurderingen er at en med rammene i NTP 2022-2033 vil oppnå et normalt vedlikeholdsbehov for fyrbygninger ved utgangen av planperioden. Det tillegges at også fyrbygningene er svært utsatt for nedbrytning, og at det derfor vil være behov for ressurser til vedlikehold også i årene etter 2033. Moloer og kaier (fiskerihavneanlegg) Som del av regionreformen skal statens fiskerihavneanlegg overføres til fylkeskommunene. Overføringen skal skje gjennom avtale. Det er inngått avtale med Vestland, Rogaland, Agder, Vestfold og Telemark og Viken fylkeskommuner, mens det fortsatt pågår samtaler med Troms og Finnmark, Nordland, Trøndelag og Møre og Romsdal fylkeskommuner om å få på plass en avtale. Det ble i 2014 utarbeidet et anslag for vedlikeholdsetterslep på statens fiskerihavneanlegg (kaianlegg og moloanlegg). Omregnet til 2021-kroner utgjør det samlede vedlikeholdsetterslepet 750 mill. kroner. Etter inngått avtale vil eieransvaret for fiskerihavneanleggene overføres til fylkeskommune. Samtidig har staten etter havne- og farvannsloven § 6 annet ledd ansvar for farvannsutbedringer med betydning for sikkerhet og fremkommelighet for den alminnelige ferdselen. Mulige tiltak kan være utdypning og utviding av innseiling, utdypning i havn og bygging og vedlikehold av moloanlegg som skjermer farvannet. Loven gir rammene for statens ansvar, mens prioritering av konkrete prosjekt avklares gjennom Nasjonal transportplan og de årlige budsjettprosessene. Det pågår nå et arbeid med å kartlegge hvilke moloanlegg som faller inn under hovedformålet sikkerhet og fremkommelighet for den alminnelige ferdsel, og med det omfattes av statens ansvar for farvannsutbedringer. Øvrige moloanlegg vil, etter inngått avtale om overføring, være fylkeskommunenes ansvar. Kartleggingsarbeidet skal etter planen ferdigstilles medio mai d.å. for de fylkeskommunene som så langt ikke har inngått avtale med staten, og innen slutten av året for de øvrige fylkeskommunene. På det nåværende tidspunkt er det derfor ikke grunnlag for å anslå vedlikeholdsetterslepet på statens moloanlegg ved utgangen av planperioden.

Spm 24

I Nasjonal transportplan er det lagt opp til en økende innsats for fornyelse av infrastrukturen gjennom planperioden. Det forventes at etterslepet skal reduseres noe i løpet av første seksårsperiode og at det i andre seksårsperiode skal oppnås en vesentlig reduksjon av etterslepet. Dersom man legger til grunn et fornyelsesnivå på 4,5 mrd. 2021-kr årlig, kan det antas at punktlighet, oppetid og regularitet opprettholdes, samtidig som etterslepet reduseres. Ved et høyere fornyelsesnivå enn dette, vil etterslepet reduseres raskere. I Nasjonal transportplan er det antatt at vedlikeholdsetterslepet skal reduseres med om lag 8 mrd. i perioden. Det vil si at etterslepet vil være om lag 15 mrd. kr. ved utgangen av perioden. Det må understrekes at dette er en teoretisk og høyst usikker beregning. Bane NOR arbeider med mer nøyaktig og treffsikker styringsinformasjon om fornyelsesbehov og utvikling i etterslepet. Beregningsmodellen, kalt InfraStatus, er i stadig utvikling. Modellen vil endre definisjonen av vedlikeholdsetterslep, og dermed også beregningene for etterslepet. Derfor leverte ikke Bane NOR nye beregninger av vedlikeholdsetterslep i forbindelse med utarbeidelse av grunnlagsmateriale til Nasjonal transportplan 2022-2033.

Spm 25

Det teoretisk beregnede vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet er ved inngangen av planperioden på om lag 30 milliarder kroner. Det må presiseres at dette er et overslag som er forbundet med usikkerhet. Det er lagt opp til at vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet blir redusert med om lag en tredjedel i første seksårsperiode. En viktig grunn til dette er at regjeringen prioriterer å investere 11,4 milliarder kroner til fornyingstiltak på riksveiene i første seksårsperiode, i tillegg til økt satsing på drift og vedlikehold. Innenfor NTP-rammene er det videre lagt til rette for at vedlikeholdsetterslepet vil gå ytterligere ned i siste seksårsperiode, men det er ikke satt et konkret tall for beregnet vedlikeholdsetterslep ved utgangen av planperioden. Dette vil bl.a. henge sammen med fordelingen av investeringsmidlene til fornyingstiltak i siste seksårsperiode.

Spm 26

Fylkeskommunene har ansvaret for å finansiere og forvalte fylkesveiene. Fylkesveier finansieres i hovedsak over fylkeskommunenes frie midler (skatt og rammetilskudd) og bompenger. Fylkeskommunenes samlede utgifter til fylkesvei var i 2019 på om lag 21,2 mrd. kroner. Fylkeskommunene får i Nasjonal transportplan 2022-2033 styrket sitt tilskudd med om lag 16 milliarder kroner over hele planperioden. Den økte satsingen er todelt: • Oppfølging av kompensasjon for tunnelsikkerhetsforskriften: 2,7 milliarder kroner • Ny tilskuddsordning: 13,2 milliarder kroner. I sistnevnte tilskuddsordning skal tiltak som reduserer etterslepet prioriteres. Regjeringen legger dermed til grunn at tilskuddsordningen vil bidra med å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet med 13,2 mrd. kr over planperioden. Den totale effekten er ikke beregnet, ettersom det vil avhenge av fylkeskommunenes prioritering av sine frie midler. Den forrige kartleggingen av tilstanden på fylkesveinettet er basert på data innhentet i 2010-2012. En teoretisk fremskriving av denne gir et anslag for etterslepet på fylkesveinettet på om lag 70 mrd. kroner, inkludert mva. med et stort usikkerhetsspenn på 57-96 mrd. kr. For å få et oppdatert kunnskapsgrunnlag har regjeringen varslet en ny kartlegging av tilstanden på veiene i fylkene. Den nye kartleggingen vil gi et bedre grunnlag for å vurdere utviklingen i vedlikeholdsetterslep for fylkesveinettet.

Spm 27

Vedlikeholdsetterslepet på det kommunale veinettet er ikke kartlagt av Statens vegvesen i samband med Nasjonal transportplan 2022-2033. Vi er kjent med at Rådgivende Ingeniørers Forening (RIF) har utarbeidet en rapport med anslag for tilstanden på det kommunale veinettet. Grunnlaget og metoden for resultatet i rapporten har ikke blitt kvalitetssikret i arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033. Vi minner om at hver enkelt kommune er selvstendige eiere av sine egne lokale veinett, og de kommunale veiene blir finansiert av kommunens frie inntekter (skatteinntekter og rammetilskudd)

Spm 28

Nedenfor vises utviklingen i andel som overholder fartsgrensen i perioden 2016-2019. Fartsgrense 110 km/t ble innført på enkelte strekninger fra 2014. Målepunkter med fartsgrense 110 km/t er tatt med fra 2017. For å få full sammenliknbarhet gjennom hele perioden vises også resultat for situasjonen uten fartsgrense 110 km/t • 2016: 57,2 prosent (fartsgrense 110 km/t ikke medregnet) • 2017: 59,9 prosent medregnet fartsgrense 110 km/t og 59,3 prosent uten fartsgrense 110 km/t • 2018: 61,5 prosent medregnet fartsgrense 110 km/t og 61,0 prosent uten fartsgrense 110 km/t • 2019: 62,1 prosent medregnet fartsgrense 110 km/t og 61,8 prosent uten fartsgrense 110 km/t

Spm 29

I all hovedsak var målepunktene de samme i 2019 som i 2006. Imidlertid har enkelte av punktene måttet tas ut av beregningsgrunnlaget grunnet forhold som har påvirket fartsvalget. Dette kan f.eks. være endret fartsgrense, utbedring av veien eller endret veifunksjon. I slike tilfeller er det forsøkt funnet fram til nye punkter med de samme egenskaper som de som byttes ut. Fra og med 2017 er det også tatt med målepunkter på strekninger med fartsgrense 110 km/t

Spm 30

I kapittel 11 beskrives utfordringene i de åtte transportkorridorene, regjeringens ambisjoner for utvikling i korridorene, samt de største tiltakene. Det er presisert at virksomhetene skal arbeide videre med å forbedre og utvikle prosjektene. Resultatet av denne optimaliseringen vil få betydning for konkret utforming og når prosjektet gjennomføres. Det er noe ulikt detaljeringsnivå i beskrivelsen av prosjektene i meldingen, noe som blant annet henger sammen med størrelsen på prosjektet og hvor modent det er. Nye tiltak i siste seksårsperiode er ikke konkretisert i meldingen. For å unngå at vi tar beslutninger i dag som i framtiden viser seg å være feil, vil vi ikke låse prosjektene for tidlig. Meldingen er derfor tydelig på at et prosjekt kan justeres hvis det nødvendig for å løse de utfordringene prosjektet var tenkt å løse eller at det gir høyere måloppnåelse for samme ressursinnsats. Statens vegvesen har vist at det finnes potensial for å kutte kostnader ved å velge lavere standard for en del prosjekter, uten at det går på bekostning av det prosjektet skal løse, jf. Oppdrag 1 (<https://www.regjeringen.no/contentassets/4812cdb12c4842a2818e43dafdf2a29e/sv2019-10-24-oppdrag-1-til-sd-korrigert.pdf>) Løftene i NTP handler om hvilke utfordringer regjeringen vil løse og om hvilke mål vi vil nå, ikke om antall km vei i de ulike standardkategoriene. Det må løpende vurderes om smal firefeltsvei, 2/3-feltsvei, eller en annen standard er den beste løsningen. Som beskrevet over legger planen opp til at virksomhetene skal jobbe videre med å forbedre prosjektene og porteføljen ved å øke nytten og redusere kostnadene, det betyr at det uansett kan bli endringer i forhold til det Statens vegvesen har lagt til grunn per mars 2021. SVV rapporterer i dag antall km 2/3-feltsvei som bygges ut det enkelte år. Dette er informasjon som fortsatt vil finnes og være mulig å rapportere på i budsjettproposisjoner mm, men regjeringen ønsker ikke å sette konkrete måltall for standard på infrastrukturen i NTP.

Spm 31

Det er ikke noen bestemt prosentandel av kostnadene som beregnes til arkeologiske utgravinger, dette vil avhenge av hva slags landskap det planlegges og bygges i. Kartlegging av arkeologiske plasser starter i forbindelse med kommunedelplan/konsekvensutredning, og der søkes det å unngå områder med mange og/eller viktige forminner. I forbindelse med senere reguleringsplanarbeider er etatene pålagt etter undersøkelsesplikten i § 9 i kulturminneloven å foreta arkeologiske registreringer. Når registreringene er gjennomført vil arkeologiske utgravninger kunne bli gjennomført for å dokumentere og fjerne eventuelle funn. Dette kan kun skje etter søknad om, og innvilgelse av, dispensasjon fra kulturminneloven fra kulturminne-myndighetene. Det er Riksantikvaren som beslutter hvilket omfang av utgravinger som skal gjøres. Etter dette utarbeider Kulturhistorisk museum, UiO, et budsjett for arbeidene. Usikkerheten til kostnader der dette arbeidet ikke er gjort er derfor svært høy. Basert på forventet sluttkostnad for arkeologiske utgravinger for jernbaneprosjekter under bygging og estimert kostnad for prosjekter i planfase, ligger andelen for arkeologiske utgravinger mellom 0,5 promille og 7 promille av kostnadsramme for respektive styringsmål for de prosjektene der arkeologiske utgravinger må gjøres. Statens vegvesen opplyser at de ikke har oversikt over hvor stor andel av kostnadene på alle prosjekter som skal bygges, som vil kunne gå til arkeologiske utgravninger. Statens vegvesen opplyser videre at kostnadene utgjør en svært liten andel av prosjektkostnadene. I kommunedelplanfasen søker Statens vegvesen å unngå traseer med stort potensial for inngrep i områder med kulturminner. Det vil i praksis ikke påløpe kostnader til arkeologiske utgravinger i forbindelse med gjennomføringen av prosjektene på

kystområdet. For ny lufthavn i Mo i Rana er de arkeologiske undersøkelsene allerede gjennomført og finansiert av andre, og de er således ikke en del av prosjektkostnaden i Nasjonal transportplan 2022–2033. For flytting av Bodø lufthavn er det satt av 1,2 mill. kroner, tilsvarende rundt 0,2 promille av prosjektkostnaden

Spm 32

Bane NORs P50 estimat så langt i planleggingen, som er på et tidlig planstadium og derfor usikkert, angir en foreløpig sluttkostnad for dobbeltspor fra Oslo S via Nationaltheatret til Lysaker på om lag 45 mrd. kroner. Det er potensial for optimalisering av prosjektet, men dette fordrer tilstrekkelig tid til arbeidet med kommunedelplan og videre regulering. I Bane NORs redegjørelse for optimalisering av store jernbaneprosjekter fra 15. november 2020, fremgår det et potensial for lavere total kostnader i spennet 38-41 milliarder kroner. Rimeligere vendeanlegg er viktigste enkelttiltak. Det er ikke gjort tilstrekkelige analyser av optimaliseringstiltakenes effekt for markedet og for banens funksjonalitet.

Spm 33

E6 Oslo Øst har et kostnadsanslag på 19,7 mrd. 2021-kr. En av flere forutsetninger for å kunne igangsette prosjektet er lokalpolitisk tilslutning til bompengefinansiering. Dersom reguleringsplanarbeidet fortsetter, planen vedtas av staten eller kommunen uten forsinkelser og det lokalt er tilslutning til bompenger, kan prosjektet i teorien ha behov for i størrelsesorden 1 til 1,5 mrd. kroner i første seksårsperiode.

Spm 34

I Nasjonal transportplan 2022–2033 er det totalt prioritert om lag 80,1 mrd. 2021-kr til byområder som er aktuelle for byvekstavtaler og statlige tilskudd. For byvekstavtaler er det prioritert følgende: • 24,1 mrd. kr til kollektiv-/gang- og sykkeltiltak langs riks-, fylkeskommunale og kommunale veier • 26,3 mrd. kr. i særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50- ordningen) • 28,5 mrd. kr. i statlig tilskudd til byområder: o Belønningsmidler, dette er statlige tilskuddsmidler som kan brukes både til sykkel, gang og kollektivtiltak langs riks-, fylkes- og kommunalt vegnett. Midlene kan også brukes til drift av kollektivtrafikk o Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk o Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i de fire største byområdene o Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren • 500 mill. kroner i tilskudd til ny Majorstuen stasjon i Oslo (inngår ikke i 50/50-ordningen) Det prioriteres også midler til stasjons- og knutepunktutvikling i byområdene innenfor jernbanerammen.

Tilskudd til mindre byområder: 600 millioner kroner er prioritert til ny tilskuddsordning for ytterligere fem byområder som ikke er aktuelle for byvekstavtale. Riksveiprosjekter: Riksveiprosjekter som inngår i bompengefinansierte bypakker finansieres som en del av riksveirammen, se omtale i kapittel 11 i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2022-2033. Det er ikke spesifisert i stortingsmeldingen hvor mye statlige midler som skal gå til programområdetiltak i bompengefinansierte bypakker.

Spm 35

I Nasjonal transportplan 2022–2033 er de store statlige riksveiprosjektene som inngår i byvekstavtalene omtalt i kapittel 11.11. Det legges til grunn at spørsmålsstillere med "kostnader" mener økte statlige bidrag for å fullføre prosjektene uten bompenger. Det understrekes at det for både prosjektkostnader og anslag for bompenger hefter usikkerhet. Økningen i det statlige bidraget er beregnet med utgangspunkt i kostnadsanslag i NTP 2022 – 2033 eller inngåtte byvekstavtaler. Oslo-området Staten har inngått en byvekstavtale for perioden 2019–2029 med Viken fylkeskommune og kommunene Oslo, Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo. Riksveiprosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta er forutsatt delvis bompengefinansiert gjennom en egen bompengoordning utenfor Oslopakke 3 (jf. Prop. 38 S/Innst. 393 S

(2019-2020)). Prosjektet får imidlertid et bompengebidrag fra Oslopakke 3 på 30 mill. 2019-kr, men er altså avhengig av bompenger utenom bypakken (om lag 10,7 mrd. kroner).

Bergens-området Staten har inngått en byvekstavtale for perioden 2019–2029 med Vestland fylkeskommune og kommunene Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden. Porteføljen for byvekstavtalen omfatter riksveiprojektet Ringveg øst. Prosjektet er ikke prioritert i NTP 2022-2033. I NTP er det prioritert midler til E39 Fløyfjellstunnelen. Endelig statlig bidrag og bompengebidrag vil bli gjenstand for forhandlinger med lokale myndigheter, jf. kapittel 11.11.3. Trondheims-området Staten har inngått en byvekstavtale for perioden 2019–2029 med Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal. Porteføljen for byvekstavtalen omfatter ett stort riksveiprojekt, rv 706 Nydalsbrua. For dette prosjektet er det beregnet et bompengebidrag på omlag 465 mill. 2021-kr. Nord-Jæren Staten har inngått en byvekstavtale for perioden 2019–2029 med Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg. Porteføljen for byvekstavtalen omfatter flere store riksveiprojekter: E39 Ålgård–Hove, E39 Smiene–Harestad og rv 509 Transportkorridor vest (Sør-Tjora–Kontinentalveien og Kontinentalveien–Sundekrossen). Når det gjelder prosjektet E39 Smiene–Harestad ligger dette inne i porteføljen for byvekstavtalen for Nord – Jæren, men vil først være aktuelt for mulig oppstart i andre seksårsperiode. Samlet for disse prosjektene er det beregnet et bompengebidrag på 5,4 mrd. 2021-kroner.

Spm 36

Ringvei øst består av tre delstrekninger og har i dag et samlet kostnadsanslag på 23,3 mrd. 2021-kr. Det pågår arbeid med felles kommunedelplan for strekningene på E16 fra Arna til Vågsbotn og videre på E39 fra Vågsbotn til Klauvaneset. For strekningen E39 Fjøsanger - Arna er det ikke igangsatt arbeid med kommunedelplan. Ved rasjonell planfremdrift uten innsigelser og tilslutning til delvis bompengefinansiering, kan delstrekningen Vågsbotn – Klauvaneset i teorien ha behov for i størrelsesorden 1,5 mrd. kr i første seksårsperiode. For delstrekningen Fjøsanger- Arna er det ikke realistisk å starte opp i første periode.

Korrigert svar på spm 36:

Jeg ønsker også å sende et noe korrigert svar på spørsmål 36, som lød "Hva vil kostnaden være for å igangsette Ringvei Øst i Bergen i første seksårsperiode, fordelt ned på delprosjektene?": Ringvei øst består av tre delstrekninger og har et samlet kostnadsanslag på 23,3 mrd. 2021- kr. Det pågår arbeid med felles kommunedelplan for strekningene på E16 fra Arna til Vågsbotn og videre på E39 fra Vågsbotn til Klauvaneset. For strekningen E39 Fjøsanger - Arna er det ikke igangsatt arbeid med kommunedelplan. Ved rasjonell planfremdrift uten innsigelser, og tilslutning til delvis bompengefinansiering, kan delstrekningen Vågsbotn - Klauvaneset omsette i størrelsesorden inntil 3,6 mrd. kr i statlige midler første seksårsperiode. Beløpet er korrigert etter at Statens vegvesen har gjort en ny gjennomgang der de har vurdert muligheten for en ambisiøs framdrift. For delstrekningen Fjøsanger - Arna er det ikke realistisk å starte opp i første periode.

Spm 37

I Nasjonal transportplan 2022–2033 er det totalt prioritert om lag 80,1 mrd. 2021-kr til byområdene. For byvekstavtaler er følgende lagt til grunn: • 24,1 mrd. kr til infrastrukturtiltak for kollektiv-, sykkel- og gange langs riks-, fylkeskommunale og kommunale veier. Disse midlene kan ikke brukes til drift. • 26,3 mrd. kr. i særskilt tilskudd til infrastruktur for store kollektivprosjekter (50/50 ordningen). Disse midlene kan ikke brukes til drift. • 28,5 mrd. kr. i statlig tilskudd til byområder: o Belønningsmidler, dette er statlige tilskuddsmidler som kan brukes både til sykkel, gang- og kollektivtiltak langs riks-, fylkes- og kommunalt vegnett. Midlene kan også brukes til drift av kollektivtrafikk. o Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk. Dette er til drift, og er fordelt med om lag 50 mill. kr pr år til de fire største byområdene, og om lag 20 mill. kr til de fem mindre. o Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i de

fire største byområdene. For noen byvekstavtaler har midler til bedre kollektiv delvis også blitt satt av til enkelte driftstiltak. o Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren. • 500 mill. kroner i tilskudd til bygging av ny Majorstuen stasjon i Oslo (inngår ikke i 50/50- ordningen). Det er i tillegg prioritert 600 millioner kroner i tilskudd til fem mindre byområder som ikke er aktuelle for byvekstavtale. Disse midlene vil ikke kunne brukes til drift av kollektivtransport. Det understrekes at det endelige svaret på spørsmålet vil avhenge av hva som blir fordelingen i den enkelte byvekstavtale (inklusive framtidig reforhandlede avtaler).

Spm 38

En viktig prioritering i NTP 2022-2033 er å følge opp de inngåtte byvekstavtalene for Osloområdet, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren som løper fram til 2029. Det statlige bidraget i disse avtalene er om lag 54 mrd. kroner i planperioden. I planperioden prioriteres i tillegg midler til Bybanen til Åsane i Bergen og ny Majorstuen stasjon i Oslo. På sikt vil det være aktuelt å reforhandle byvekstavtalene i de fire største byområdene. Det statlige bidraget etter 2029 for hvert enkelt byområde, vil være et resultat av framtidige reforhandlinger om avtalene. Det er i forslag til NTP 2022-2033 tatt høyde for midler til reforhandlinger av inngåtte byvekstavtaler (inkl. byvekstavtalen for Osloområdet). Byvekstavtalene som i dag er inngått med de fire største byområdene, er inngått relativt nylig. Det er derfor etter departementets vurdering av betydning at avtalene får 'satt seg' godt før man på nytt starter en reforhandling. Det er ikke tatt stilling til på hvilket tidspunkt det er naturlig å starte opp reforhandlinger av de inngåtte byvekstavtalene.

Spm 39

Som det påpekes i kapittel 2 i NTP 2022-2033 vil den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av prosjektene i NTP først komme når de realiseres og transportløsningene tas i bruk. Det er fortsatt for tidlig å si hvordan pandemien vil påvirke de enkelte prosjektenes lønnsomhet. I Nasjonal transportplan 2022-2033 introduseres det flere nye grep som gjør det mulig å håndtere den økte usikkerhet koronapandemien fører med seg. I kapittel 4 beskrives det hvordan regjeringen har endret premissene for gjennomføringen av Nasjonal transportplan gjennom innføring av porteføljestyling. Transportvirksomhetene gis føringer om å jobbe med kontinuerlig optimalisering, konkurranse, læring og mer helhetlig utbygging, samt at de underveis i planperioden kan foreslå rekkefølge og omfang på prosjekter og tiltak som gjennomføres innenfor rammen av NTP. Dette gir transportvirksomhetene handlingsrom til å håndtere usikkerhetene som beskrives i kapittel 2 i NTP, herunder koronapandemien. I NTP 2022-2033 legges det opp til en stor satsing på byområdene. Nullvekstmålet for persontransport med bil ligger til grunn for byvekstavtalene. Det er for tidlig å si noe om hvordan pandemien vil påvirke arbeidslivsendringer i byområdene, og dermed reisemønsteret. Dette vil kunne påvirke omfanget og valg av tidspunkt for reiser. Det vil også være mulig med en situasjon der det blir behov for økt satsing på kollektivtransport fordi folk ikke ønsker å stå tett sammen når de tar kollektive transportmidler.

Spm 40

Målene for transportpolitikken i denne transportplanen er viktig for innrettingen av godstransporttiltakene. Regjeringen vil satse på samfunnsøkonomisk lønnsomme tiltak som gir økt effektivitet, pålitelighet, redusert transporttid, bedre sikkerhet, klima og miljø og som dermed vil bidra til å styrke næringslivets konkurranseevne. Regjeringen legger opp til en godspolitikk som videreutvikler den enkelte transportforms fortrinn, samtidig som samspillet mellom dem skal styrkes. Som følge av spesialiseringen på vei-, sjø-, bane- og lufttransport er konkurranseflatene og godsoverføringspotensialet begrenset, spesielt på kortere strekninger. Fordelingen mellom transportformene har vist seg å være tilnærmet uendret siden 1970, så godsoverføring er en krevende ambisjon.

Transportaktivitet innebærer ulemper for samfunnet i form av utslipp, kø, støy, ulykker, arealbeslag og slitasje på infrastrukturen. Tiltak for å øke framkommeligheten, bedre sikkerheten og redusere utslipp er derfor en svært viktig del av Nasjonal transportplan, og godsoverføring er et av flere tiltak som kan bidra til å redusere skadestnadene forbundet med transport. Regjeringen mener derfor at det er viktig å få realisert samfunnsøkonomisk lønnsom godsoverføring, og har opprettholdt ambisjonen om å overføre 30 prosent av gods over 300 km fra vei til sjø og bane innen 2030.

Som det også står i Nasjonal transportplan 2018-2029, vil godsoverføring i et så stort omfang som ambisjonen sikter mot, kreve mer omfattende økonomiske virkemidler og investeringer ut over det som foreslås i meldingen. Regjeringen vil fortløpende gjennom planperioden vurdere kostnader ved ulike virkemidler opp mot de gevinster som oppnås gjennom reduksjon av skadestnader fra transport, samt at de bidrar til varig markedsendring og godsoverføring.

Det vises til kap. 8.3.2 *Godstransport på sjø – nærskipfartsstrategi og nasjonal havneplan* i Nasjonal transportplan 2022 – 2033 samt kapittel 8.3.4 *Tiltak for framtidens godstransport på bane* for en omtale av tiltakene for å styrke transport av gods på sjø og bane.

Virkemidlene som ligger inne i Nasjonal transportplan 2022 – 2033 legger til rette for godsoverføring fra vei til sjø og bane, samtidig som samfunnets ressurser utnyttes best mulig.

I tillegg til virkemidler presentert i Nasjonal transportplan vil også virkemidler i regjeringens Klimaplan (Meld. St. 13 (2020–2021)) bidra til å forbedre konkurranseforholdene for klimavennlig godstransport.

Spm 41

Tabell 15.2

Tabellen i Meld. St. 26 (2012–2013) viser riksvei- og jernbaneprosjekt over 750 mill. kr som var planlagt startet opp i 2014–2017. Under følger status for disse prosjektene:

Korridor	Form	Prosjekt	Status
1	Jernbane	Oslo–Ski, nytt dobbeltspor (inkl. Ski hensetting)	Bygging pågår. Follobanen.
1	Jernbane	Sandbukta–Moss–Såstad	Bygging pågår
2	Vei	E18 Knapstad–Retvedt og Riksgrensen–Ørje	Åpnet for trafikk
2	Vei	E16 Herbergåsen–Nybakk	Overført Nye Veier AS, en del av planarbeidet <i>E16 Kongsvinger–E6</i>
2	Vei	E16 Olum–Jevnaker–Eggemoen	Bygging pågår
3	Vei	E18 Lysaker–Ramstadsletta	Bygging pågår
3	Vei	E18 Bommestad–Sky	Åpnet for trafikk
3	Vei	E18 Rugtvedt–Dørdal	Åpnet for trafikk
3	Vei	E18 Tvedestrand–Arendal	Åpnet for trafikk
3	Vei	Rv. 23 Oslofjordforbindelsen,	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–
3	Vei	Rv. 23 Dagslett–Linnes	Prioritert med oppstart i 1. periode
3	Vei	E39 Ålgård–Sandved	Hove–Sandved åpnet for trafikk.
3	Vei	E39 Søgne–Lyngdal	Overført Nye Veier AS. Bygging av

4	Vei	E39 Rogfast	Under oppstart
4	Vei	E39 Svegatjørn-Rådal	Bygging pågår
4	Vei	Rv. 555 Sotrasambandet	Forberedende arbeider pågår
4	Vei	E39 Betna-Vinjeøra-Stormyra	Bygging pågår
5	Vei	E134 Damåsen-Saggrenda	Åpnet for trafikk
5	Vei	E16 Sandvika-Wøyen	Åpnet for trafikk
5	Vei	E16 Bagn-Bjørgo	Åpnet for trafikk

Korridor	Form	Prosjekt	Status
5	Vei	E16 Varpe bru-Otrøosen-Smedalsosen	Åpnet for trafikk
5	Jernbane	Bergen-Fløen-Ulriken-Arna	Bygging pågår av Arna-Bergen (Ulriken tunnel). Fløen-Bergen stasjon inngår i effektpakken <i>Fra halvtimes- til kvartersintervall Arna-Bergen</i> , som er prioritert i 1. periode av NTP 2022-2033
6	Vei	E6 Vindalsliene-Korporals bru	Åpnet for trafikk
6	Vei	E6 Jaktøya-Klett-Sentervegen	Åpnet for trafikk
6	Vei	Rv. 3/25 Ommangsvollen-Grundset/Basthjørnet	Åpnet for trafikk
6	Jernbane	Alnabru godsterminal	Ikke prioritert. Fase I - kapasitetsøkende tiltak pågår/er under ferdigstillelse. Større ombygging.
7	Vei	E6 Helgeland og Brattås-Lien	E6 Helgeland sør: Flere parseller; delvis åpnet, bygging pågår. Brattås-Lien åpnet for trafikk. E6
7	Vei	Rv. 80 Hunstadmoen-Thallekrysset	Åpnet for trafikk
7	Jernbane	Modernisering av Trønderbanen og Meråkerbanen	Elektrifisering pågår. Tiltak under planlegging/bygging.
8	Vei	E6 Sørkjosfjellet	Åpnet for trafikk
8	Vei	E6 Indre Nordnes-Skardalen	Åpnet for trafikk

Figur 15.3 og 15.4

Figurene i Meld. St. 26 (2012–2013) viser riksveiprosjekt hhv. Sør- og Nord-Norge 2014–2023. Under følger status for disse prosjektene:

Korr.	Prosjekt	Status
1	Rv. 22 Lillestrøm–Fetsund	Åpnet for trafikk
1	Rv. 110 Simo–Ørebekk	Åpnet for trafikk
1	E6 Manglerudprosjektet	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
1	Rv. 22 Bru over Glomma	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP <u>2022–2033</u>
2	E18 Melleby–Momarken	Åpnet for trafikk
2	E18 Sydhavna	Åpnet for trafikk
2	E18 Knapstad–Akershus grense og Riksgrensen–Ørje	Åpnet for trafikk

Korr.	Prosjekt	Status
2	E18 Østfold grense–Vinterbro	E18 Retvet–Vinterbro prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033, øvrig del åpnet for trafikk
2	E16 Kongsvinger–Slomarka	Åpnet for trafikk
2	E16 Herbergåsen–Nybakk	Overført Nye Veier AS
2	E16 Olum–Jevnaker–Eggemoen	Bygging pågår
2	E16 Slomarka–Herbergåsen	Overført Nye Veier AS
3	E18 Gulli–Langåker	Åpnet for trafikk
3	E39 Eiganestunnelen, inkl <u>refusjon</u>	Åpnet for trafikk
3	E18 Bommestad–Sky, inkl <u>refusjon</u>	Åpnet for trafikk
3	E18 Varoddbrua	Bygging pågår
3	Rv23 Oslofjordforbindelsen, trinn 2	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
3	E18 Lysaker–Ramstadsletta	Bygging pågår
3	E18 Rugtvedt–Dørdal	Åpnet for trafikk
3	<u>E39 Søgne–Lyngdal</u>	Overført Nye Veier AS. E39 Sørvest
3	<i>E39 Livold–Fardal</i>	Overført Nye Veier AS.
3	<i>E39 Lindelia–Døle bru–Livold</i>	Overført Nye Veier AS.
3	<i>E39 Udland–Oftedal</i>	Overført Nye Veier AS.
3	<u>E39 Ålgård – Sandved</u>	Se under
3	<i>E39 Ålgård–Hove</i>	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP <u>2022–2033</u>
3	<i>E39 Hove–Sandved</i>	Åpnet for trafikk
3	Rv. 23 Dagslett–Linnes	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP <u>2022–2033. E134 Dagslett–E18</u>

3	Rv. 41/451 Adkomst Kristiansand lufthavn, Kievik	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
3	E39 Gartnerløkka– Breimyrkrysset	E39 Gartnerløkka–Kolsdalen vedtatt av Stortinget, jf. Prop. 95 S (2020-2021)/Innst. 320 S (2020-2021)
3	E18 Hovet-, Brattås- og Kjørholtunnelen	Det er bygget et løp nr. 2 på Kjørholtunnelen. Hovet- og Brattåstunnelen blir nå oppgradert.
3	E18 Tvedestrand–Arendal	Åpnet for trafikk
3	E39 Smiene–Harestad	Prosjektet ligger inne i porteføljen for byvekstavtalen for Nord-Jæren, men vil først være aktuelt for mulig oppstart i andre seksårsperiode 2028-2033.
3	Oslopakke 3 (Bussterminalen)	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
3	Rv. 23 Linnes–x E18	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033. E134 Dagslett–E18
3	E39 Holmenfoss–Try	Skredsikringstiltak gjennomført i 2015
3	E18 Bjørvikaprojektet	Åpnet for trafikk

Korr.	Prosjekt	Status
4	E39 Vågsbotn–Hylkje (Eikåstunnelen)	Åpnet for trafikk
4	E39 Lavik ferjekai	Åpnet for trafikk
4	E39 Kvivsvegen	Åpnet for trafikk
4	E39 Drægebø–Grytås og Birkeland–Sande nord	Åpnet for trafikk
4	E39 Svegatjørn–Rådal	Bygging pågår
4	E39 Eikefet–Romarheim bru	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
4	E39 i Sogn og Fjordane (andre strekninger)	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
4	E39 Bjørset–Skei	Åpnet for trafikk
4	Rv. 555 Sotrasambandet	Forberedende arbeider pågår
4	E39 Rogfast	Forberedende arbeider pågår
4	E39 Nyborg–Klauvaneset	E39 Nyborg–Vågsbotn åpnet for trafikk. E39 Vågsbotn–Klauvaneset ikke prioritert i NTP 2022–2033
4	E39 Kjøs bru–Grodås	E39 Byrkjelo–Grodås er ikke prioritert i NTP 2022–2033
4	E39 Blindheimstunnelen	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
4	E39 Høggjølen–Harangen	Åpnet for trafikk
4	E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra	Bygging pågår

4	E39 Ørskogfjellet–krabbefelt	Forberedende arbeider pågår
4	E39 Lønset–Hjelset	Forberedende arbeider pågår
4	Rv. 9 Setesdal	Gjennomført flere tiltak på utbedringsstrekning rv. 9 Setesdal. Prioritert 500 mill. kr i 1. periode
4	Rv. 13 Vikafjellet (start)	Rv. 13 Skare–Sogndal overført Nye Veier AS
4	E39 Hjartåberga	Åpnet for trafikk
4	Rv. 13 Deildo	Åpnet for trafikk
4	Rv. 13 Joberget (Øvre Vassenden)	Åpnet for trafikk
4	Rv. 13 Vik–Vangsnes	Åpnet for trafikk
4	Rv. 13 Jøsendal–Odda–Tyssedal	Rv. 13 Skare–Sogndal overført Nye Veier AS
5	E134 Skjold–Solheim (Haugalandspakka)	Åpnet for trafikk
5	E134 Kryss Førresbotn (Haugalandspakka)	Åpnet for trafikk
5	Rv. 13 Ryfast	Åpnet for trafikk
5	E134 Gvammen–Århus	Åpnet for trafikk
5	E134 Damåsen–Saggrenda	Åpnet for trafikk
5	E134 Stordalstunnelen	Åpnet for trafikk
5	E134 Haugalandspakka, andre delstrekninger	Mange tiltak i pakken gjennomført
5	E134 Strømsåstunnelen	Ikke prioritert i NTP 2022–2033

Korr.	Prosjekt	Status
5	Rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand	Åpnet for trafikk
5	E134 Haukelitunnelane	Eksisterende tunneler under oppgradering. Nye tunneler ikke prioritert i NTP 2022–2033.
5	Rv. 7 Sokna–Ørgenvika	Åpnet for trafikk
5	E16 Fønhus–Bagn–Bjørge	Åpnet for trafikk
5	<i>E16 Fønhus–Bagn (ekskl Bergsund)</i>	Åpnet for trafikk
5	<i>E13 Bagn–Bjørge</i>	Åpnet for trafikk
5	E16 Omlegging ved Voss	Åpnet for trafikk
5	Rv. 5 Loftesnesbrua	Åpnet for trafikk
5	E16 Sandvika–Wøyen	Åpnet for trafikk
5	E16 Sætre- og Bjørkhaugtunnelen	Eksisterende tunneler under oppgradering. Nye tunnellop ikke prioritert i NTP 2022–2033.
5	E16 Bjørnum–Skaret	Bygging pågår

5	E16 Fagernes–Hande	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
5	E16 Oppheim–Skulestadmo	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
5	Rv. 13 Tysdalsvatnet	Åpnet for trafikk
5	Rv. 7 Kyskredo, utvida overbygg	Vurderes i Statens vegvesens arbeid med å
5	E16 Bergsund	Åpnet for trafikk
5	E16 Kvamskleiva	Bygging pågår
5	E16 Nærøydalen	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
5	Rv. 5 Kjøsnestfjorden	Bygging pågår
5	E16 Smedalsosen–Maristova– Borlaug	Åpnet for trafikk
5	E16 Varpe bru–Otrøosen– Smedalsosen	Åpnet for trafikk
5	E16 Øye–Eidsbru	Åpnet for trafikk
6	E6 Minnesund–Skaberud	Åpnet for trafikk
6	E6 Øyer–Tretten	Åpnet for trafikk
6	E6 Sentervegen–Tonstad	Åpnet for trafikk
6	Rv. 706 Nidelv bru–Grillstad	Åpnet for trafikk
6	Rv. 150 Ulvensplitten–Sinsen	Åpnet for trafikk
6	E6 Oppdal sentrum	Åpnet for trafikk
6	<u>E6 Ringebu–Otta</u>	Se under
6	<u>E6 Frya–Sjoa</u>	Åpnet for trafikk
6	<u>E6 Ringebu–Frya</u>	Overført Nye Veier AS
6	<u>E6 Sjoa–Otta</u>	Overført Nye Veier AS
6	<u>E6 Ulsberg–Trondheim grense</u>	Se under
6	<u>E6 Vindalsliene–Korporals bru</u>	Åpnet for trafikk
6	<u>E6 Ulsberg–Berkåk–Løklia</u>	Del av E6 Trøndelag. Bygges av Nye Veier AS.

Korr.	Prosjekt	Status
6	<i>E6 Støren–Skjerdingsstad</i>	<i>Del av E6 Trøndelag. Bygges av Nye Veier AS.</i>
6	E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen	Åpnet for trafikk
6	Rv4 Lunner grense–Jaren, inkl <u>Lygna sør</u>	Åpnet for trafikk
6	Rv. 191 Adkomst Alnabruterminalen, trinn 1	Prosjektet inngår i E6 Oslo øst (tidligere E6 Manglerudprosjektet). Ikke prioritert i NTP 2022–2033.
6	Rv. 706 Sluppen–Stavne	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
6	E6 Kolomoen–Brumunddal	Åpnet for trafikk
6	Rv. 4 Hagantunnelen	Ikke prioritert i NTP 2022–2033

6	Rv. 4 Roa–Gran grense	Forberedende arbeider pågår.
6	Rv. 3 Åsta bru med tilstøtende veg	Åpnet for trafikk
6	Rv. 3 Korsan–Gullikstad	Inngår ikke i grunnlaget for rammen til utbedringsstrekningen rv. 3 Østerdalen i NTP
6	Rv. 3/25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet	Åpnet for trafikk
6	Rv. 3 i Østerdalen	Flere tiltak åpnet for trafikk. Utbedringsstrekninger rv. 3 Østerdalen
6	E136 Tresfjordbrua	Åpnet for trafikk
6	E136 Oppland grense–Rødstøl	Overført Nye Veier AS
6	E136 Flatmark–Monge–Marstein	Overført Nye Veier AS
6	E136 Breivika–Lerstad	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
6	Rv. 70 Meisingset–Tingvoll	Åpnet for trafikk
6	Rv. 15 Knutstugugrove	Nytt radaranlegg prioritert i 2020
6	Rv. 15 Strynefjellet	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
6	E136 Vågstrandstunnelen	Åpnet for trafikk
6	E136 Døsteinfonna og Fantebrauta	Åpnet for trafikk
6	Rv. 70 Oppdølstranda	Åpnet for trafikk
7	E6 Harran–Nes bru	Åpnet for trafikk
7	E6 Helgeland nord	Åpnet for trafikk
7	E6 Helgeland sør	Flere parseller; delvis åpnet, bygging pågår.
7	E6 Brattås–Lien	Åpnet for trafikk
7	Rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset	Åpnet for trafikk
7	E6 Kvithammar–Åsen	Bygging pågår
7	E6 Være-, Stavsjo- og Helltunnelen, inkl fire felt	Bygging pågår (E6 Ranheim–Værnes)
7	E6 Selli–Asp	Overført Nye Veier AS.
Korr.	Prosjekt	Status

7	E6 Grong-Nordland grense	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022-2033
7	E6 Sjørelva-Borkamo	Overført Nye Veier AS
7	Rv. 77 Tjernfjellet	Åpnet for trafikk
7	E6 Langnesberga	Ikke prioritert i NTP 2022-2033
8	E10 Solbjørgneset-Hamnøy	Åpnet for trafikk
8	E10 Trældal-Leirvik	Åpnet for trafikk
8	E10 Vest-Lofoten (andre delstrekninger)	E10 Fiskebøl-Nappstraumen (inkluderer prosjektet E10 Svolvær-Leknes (Effektpakke Avinor)) er ikke prioritert i NTP 2022-2033. Deltiltak vurderes i Statens vegvesens arbeid med å konkretisere rammene til mindre investeringer som følger av NTP 2022-2033.
8	E6 Indre Nordnes-Skardalen	Åpnet for trafikk
8	E69 Skarvberg tunnelen	Bygging pågår
8	Rv. 93 Kløfta	Prioritert i 1. periode av NTP 2022-2033
8	E6 Jansnes-Halselv	Åpnet for trafikk
8	E6 Møllnes-Kvenvik-	Åpnet for trafikk
8	E6 Halselv-Sandelv-Møllnes	Åpnet for trafikk
8	E6 Storsandnes-Langnesbukta	Åpnet for trafikk

Figur 15.5 og 15.6

Figurene i Meld. St. 26 (2012-2013) viser jernbaneprosjekt hhv. Sør- og Nord-Norge 2014 - 2023. Under følger status for disse prosjektene:

Prosjekt	Status
Modernisering, Trønderbanen	Elektrifisering pågår. Tiltak under planlegging/bygging.
Modernisering, Meråkerbanen	Elektrifisering pågår. Tiltak under planlegging/bygging.
Dobbeltspor Eidsvoll-Hamar	Bygging pågår
Langset-Kleverud	Åpnet for trafikk
Alnabru	Fase I - kapasitetsøkende tiltak pågår/er under ferdigstillelse. Større ombygging (fase II) ikke prioritert med oppstart i første seksårsperiode
Follobanen, Oslo-Ski	Bygging pågår
Sandbukta-Moss-Såstad	Bygging pågår
Haug-Seut	Ikke prioritert i NTP 2022-2033
Nykirke-Barkåker	Bygging pågår
Holm, Holmestrand-Nykirke	Åpnet for trafikk
Drammen-Kobbervik	Bygging pågår
Ringeriksbanen	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022-2033
Farriseidet-Porsgrunn	Åpnet for trafikk

Prosjekt	Status
Modernisering, Vossebanen	Effektpakke <i>Ny rutemodell Vossebanen</i> som vil gi redusert fremførsingtid og bedre godskapasitet er <u>prioritert i 1. periode av NTP 2022-2033</u>
Ulriken tunnel	Nytt løp ferdigstilt, rehabilitering av gammel pågå
Narvik terminal	Del av effektpakken for kombigods Oslo-Narvik, prioritert <u>med oppstart i første seksårsperiode</u>
Tiltakspakke, Ofotbanen	Noe ferdigstilt (Bjørnfjell -, Rombak - og Djupvik kryssingspor, oppgradering av Fagerneslinja), noe gjenstår og er videreført i effektpakken for kombigods Oslo-Narvik (Narvik stasjon, robustiserende tiltak på eksisterende omformer)

Figur 15.7 og 15.8

Figurene i Meld. St. 26 (2012–2013) viser farledsprosjekt hhv. Sør- og Nord-Norge 2014 – 2023. Under følger status for disse prosjektene:

Prosjekt	Status
Innseiling Borg del I	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033 (slått

Innseiling Borg del II

sammen og nedskalert)

Innseiling Oslo	Utbedring utført
Innseiling Grenland	Under arbeid
Innseiling Kragerø	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
Innseiling Farsund	Under arbeid

Innseiling Risavika, Stavanger havn gjennomseiling	Ikke prioritert i NTP 2022–2033 Indre Stavanger Ikke prioritert i NTP 2022–2033 Husøy Melandsflua Utbedring utført
Innseiling Bergen/Askøy	Utbedring utført
Nordlig innseiling Bergen	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
Flåm, Aurland	Ikke prioritert i NTP 2022–2033

Ytre Steinsund, Solund	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
Innseiling Florø Nekkøya	Utbedring utført
Innseiling Florø	Utbedring utført

Vedlegg1:

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

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

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

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

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

Vedlegg 2:

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

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

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

Vedlegg 3:

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

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

Spm 43

«Togparkering Dovrebanen» gjelder ikke utelukkende Hove hensetting på Lillehammer. Behovet for togparkering og plassering av et eller flere anlegg sees i forbindelse med tilbudsutvikling og innføring av nye tog på Dovre- og Hovedbanen. Planstatus for Hove togparkering: Reguleringsplan for 16 hensettingsplasser ble vedtatt i 2020. Reguleringsplan er utarbeidet og levert fra Bane NOR. En eventuell realisering ligger langt frem i tid og er ikke koordinert med utbyggingen av E6.

Spm 44

Konseptvalgutredning (KVU) for Kongsvingerbanen ble levert i november 2020. I KVU-en anbefaler Jernbanedirektoratet følgende for videreutvikling av togtilbudet: • På kort og mellomlang sikt: Økt ombordkapasitet for både person- og godstog. Dette innebærer i hovedsak lengre persontog og lengre godstog for å møte planene i godsstrategien. • På lang sikt: Økt kapasitet med reduksjon av reisetid. Dette innebærer en ny bane som grener av Hoved-/Gardemobanen nord for Lillestrøm og over til Kongsvingerbanen ved Sørumsand, samt bygge/forlenge flere kryssningsspor videre østover. Dagens bane via Fetsund opprettholdes, og benyttes til å øke lokaltogtilbudet på strekningen Lillestrøm-Fetsund-Sørumsand. Relasjonen Oslo-Stockholm anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid. Det betyr at direktoratet mener at behovet i første omgang dekkes med økt kapasitet i togene, fremfor flere avganger. På lang sikt er det aktuelt med flere avganger, men da på en ny bane. Spørsmålet om to tog i timen til Årnes-Kongsvinger besvares ikke direkte i KVU-en, men det ble utarbeidet et alternativ med høyere frekvens og kortere reisetid på dagens bane. Alternativet innebar fire tog i timen til Årnes og to til Kongsvinger, og krever dobbeltspor på strekningen. Dette konseptet har en estimert kostnad på (P50) 22,4 mrd. 2019-kr. Man kan anta at det er mulig med en trinnvis realisering av dette konseptet, der to tog i timen til Årnes lar seg realisere ved en delvis utbygging.

Spm 45

På grunn av direktivkrav har oppgradering av tunneler på TEN-T vegnettet blitt prioritert foran oppgradering av øvrige tunneler på riksvegnettet. Rv 4 er ikke en del av det prioriterte TEN-T-veinettet, men omfattes av Statens vegvesens gjennomføringsplan for 2022-2027 (33), der en plan for oppgradering av de resterende tunnelene på riksvei vil foreligge. Nødutganger i tunnelen må vurderes opp mot mindre kostnadskrevede risikoreduserende tiltak.

Det er ikke startet utredning av en eventuell rømningstunnel i Hagantunnelen. Statens vegvesen har tidligere sagt at dersom det skal bygges en ny rømningstunnel vurderes det som mer aktuelt å bygge et nytt løp. Trafikkvolumet i tunnelen er i dag 15 000 i ÅDT, og grensen for rømningstunnel er 8 000. Et nytt løp er anslått å koste i størrelsesorden 1,6 mrd. 2019-kr. Det foreligger en reguleringsplan fra 1998 som eventuelt må fornyes eller søkes fravik for.

Statens vegvesen har gjennomført en verdianalyse på rv 4 for å se på mulighetene for å redusere kostnad og/eller øke nytten/verdien samt se nærmere på veiens rolle og framtidig funksjon. Her er det sett på ulike alternative traseer som vil påvirke trafikkmengdene i tunnelen.

Når det gjelder løsninger for trafikken mellom rv 4, Østre aker vei og E6 viser vi til svar på spørsmål 63. Det foreligger en KVU for veiforbindelser øst for Oslo hvor Statens vegvesen har sett på utbedring av strekningen mellom Hvam og Gjelleråsen til en kapasitetssterk firefelts vei. Videre er det gjennomført en systemanalyse for riksveiene i Groruddalen.

Etaten ser på en trinnvis utvikling av rv 4 i forbindelse med gjennomføringsplanen for 2022-2027 (33). Her vil alle utredninger inkludert verdianalysen gjennomgå, og danne grunnlag for vurdering av videre planlegging. Det er derfor per i dag for tidlig å si hvilke alternativer som er mest aktuelle å gå videre med både når det gjelder Hagantunnelen, rømningstunnel eller to-løpstunnel, og kobling mellom rv 4 og E6/Østre aker vei.

Spm 46

Bruken av ordet nullutslepp er basert på at det ikkje skjer eit punktutslepp frå køyretøyet. Elektriske køyretøy og hydrogenkøyretøy gir ikkje lokale utslepp. Forbrenning av fossilt drivstoff, biodrivstoff og biogass gir slike utslepp og blir dermed ikkje omtalte som nullutslepp. Biogass er saman med nullutslepp og biodrivstoff ein del av løysinga for å redusere utsleppa frå transportsektoren. Regjeringa har allereie verkemiddel for biogass og vi støttar investering i produksjonsanlegg, infrastruktur og bruk gjennom ulike ordningar. DFØ har offentleggjort nye innkjøpsråd for offentlege innkjøp av klima- og miljøvenlege drivstoff. I desse råda kjem biogass frå avfall og restar godt ut. Regjeringa har eit mål om at innan 2025 skal alle nye bybussar vere nullutslepp eller bruke biogass. Vi varsla i Klimaplanen (Meld. St. 13 (2020-2021)) at vi vil gjere dette til eit statleg krav i offentlege innkjøp frå og med 2025.

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

Spm 47

I bompengavtalen fra 2019 heter det at det ikke er lagt opp til å inngå byvekstavtaler i dagens NTP (2018-2029) for mindre byområder enn de ni største, men at det i forbindelse med utarbeidelse av ny NTP vurderes andre måter å bidra til utviklingen av slike byområder på enn gjennom byvekstavtaler. Dette er også varslet i Nordrådemeldingen. I NTP 2022-2033 er det derfor foreslått et nytt fireårig tilskudd på 600 mill. kr tidlig i planperioden. Tilskuddet er avgrenset til byområdene Bodø, Arendal/Grimstad, Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik), Ålesund og Haugesund, og skal gå til mindre investeringer i gang- og sykkelveier og kollektivtrafikk. Disse byområdene er relativt store regionbyer med et innbyggertall som ligger tett opp mot de fem minste byene som er aktuelle for byvekstavtaler. Byene anses likevel ikke å ha like tydelige utfordringer med kø og lokal luftforurensning som de noe større byområdene, så det vurderes ikke aktuelt med en såpass omfattende ordning som byvekstavtaler er. Forventet befolkningsvekst vil likevel kunne øke utfordringene her framover, dersom reisemiddelfordelingen ikke endres i retning av mer gange, sykling og kollektivtransport. Det er også et stort engasjementet i flere av disse byene for å bidra til det grønne skiftet og bærekraftig vekst, og det pekes på nullvekstmålet som viktig i dette arbeidet, jf også at disse byene har gått sammen i nettverket bærekraftige regionbyer. Staten ønsker derfor å bidra til en ønsket utvikling med økt satsing på kollektivtransport, sykkel og gange i disse byområdene. En slik satsing vil skje gjennom ordinære bypakker, der det vil være mulig å få til en helhetlig virkemiddelbruk på tvers av forvaltningsnivåene og der innsatsen kan følges opp gjennom en styringsgruppe.

Spm 48

Det er et mål at næringsliv og brukere skal møte mest mulig åpne fjelloverganger, og at forutsigbarheten økes gjennom tidligere varsling om stengning eller kolonnekjøring. I forbindelse med teknologisatsingen i NTP 2022-2033 vurderer Statens vegvesen å etablere noen strekninger der en setter i verk tiltak for å øke oppetiden og bedre informasjonen til næringsliv og brukere om føre- og kjøreforhold. Dette skal oppnås gjennom en kombinasjon av ny teknologi og mer tradisjonelle fysiske tiltak. Ny teknologi er tenkt brukt til å gi bedre og tidligere informasjon til operatører, næringsaktører og trafikanter om kjøreforhold, eventuelle stenginger og kolonnekjøringer, gjennom bruk av sanntidsdata og etter hvert prediksjoner. For å få fram bedre grunnlag for trafikantinformasjon kan en eksempelvis bruke data fra transportfirma som kjører fjellovergangene regelmessig og instrumentering av veinettet. E6 Sennalandet er en av tre mulige fjelloverganger i Nord- Norge for uttestingen. De to andre er E10 Bjørnfjell og E6 Saltfjellet i Nordland. Planen er å skaffe seg erfaring med tiltakene og deretter utvide bruken av tiltak på andre fjelloverganger. Økt oppetid, bedre informasjon og større forutsigbarhet for brukere og næringsliv er målet.

Spm 49

I Nasjonal transportplan 2022-2033 forklares begrepet "Effektpakke" i boks 4.1 på side 42. Gjengitt under: For å realisere et nytt tilbud på jernbanen kreves det at alle brikkene i jernbanesystemet passer sammen. Mange av disse brikkene er i seg selv meget komplekse. Jernbanedirektoratet har ansvaret for at alle brikkene er koordinert mellom aktørene i sektoren, og for å lage strategien for den videre utviklingen av tilbudet. De viktigste brikkene er: 1. Jernbaneinfrastrukturen som togene skal kjøres på. 2. En rutemodell som beskriver hvordan togene skal kjøre på infrastrukturen. 3. Togmateriell av riktig type og antall som kan kjøre det nye togtilbudet. 4. Offentlig kjøp (subsidiert) av transporttjenester som gjør det mulig for togselskapene å tilby et togtilbud selv om det ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt. Når alle brikkene er på plass, er det mulig å innføre en tilbudsforbedring for de reisende og vareeierne. For å sikre at transporttilbudet på jernbanen utvikles på en helhetlig måte er det med andre ord ønskelig å operere med pakker der infrastruktur, rutemodell og togmateriell henger sammen. En slik pakke kalles en effektpakke, og inneholder alle grep som må til for å realisere en effekt for de reisende og/eller vareeierne. Det er denne enheten som utgjør trinnene i utviklingen av jernbanen på kort, lang og mellomlang sikt. Areal-, transport- og prisvirkemidler sikrer at togtilbudet på jernbanen inngår i en helhetlig areal- og transportplan. Når man utvikler en effektpakke, analyseres mulige tilbudsforbedringer med tilhørende behov for infrastruktur, for å kunne velge ut den effektpakken som gir en tilbudsforbedring som er mest etterspurt og samfunnsøkonomisk lønnsom. Spørsmål 50: I den gjennomførte komitehøringen om Nasjonal transportplan var det et entydig signal fra fylkeskommunene om at den statlige tilskuddsordningen

Spm 50

Den nye tilskuddsordningen i Nasjonal transportplan 2022-2033 skal ikke være en søknadsbasert ordning slik dagens ordning er. Dagens ordning blir innlemmet i den nye ordningen som vil være øremerket. Midlene vil bli fordelt til fylkene etter en nøkkel for størrelsen på vedlikeholdsetterslepet i fylket. Fylkene må deretter, basert på kriteriene "veier som forstørker bo- og arbeidsmarkedsregioner" og "viktige næringsveier", peke på hvilke veier som skal få tilskudd. Tiltak til vedlikehold, utbedring og fornying skal prioriteres på disse veiene. Regjeringen er opptatt av at etterslepet på fylkesveinettet reelt sett skal gå ned. Samtidig må vi sørge for at de viktigste veiene blir prioritert først. Derfor blir dette en øremerket ordning. Ordningen skal være så ubyråkratisk som mulig, den skal være forutsigbar for fylkene, og den gir stor frihet til fylkene til å prioritere hvilke veier som bør få tilskudd innenfor de kriteriene som er gitt. Og den blir altså ikke søknadsbasert. Departementet skal gå i dialog med KS og fylkeskommunene om detaljene for innretningen av ordningen.

Spm 51

En ny avgreining av jernbanen på Østre linje mellom Kråkstad og Ski er estimert å koste 3,7 mrd. kr. Dette prosjektet planlegges sammen med togparkering sør for Ski (1,1 mrd.kr). Begge disse tiltakene er en del av effektpakken Ny rutemodell Østlandet, sammen med blant annet retningsdrift i Brynsbakken og utvidelse av Sandvika stasjon. Effektpakken er prioritert med oppstart i første seksårsperiode i NTP, og er plassert i korridor 0. Effektpakken totalt sett gir store forbedringer i togtilbudet på hele Østlandet. For Østfoldbanen, sørger ny avgreining på Østre linje – og ny togparkering – for at det kan realiseres fire tog i timen i grunnrute til Moss, og at reisetiden på banen kortes ned. Før dette er mulig, må imidlertid også Follobanen og dobbeltspor og togparkering SandbuktaMoss-Såstad være ferdig.

Spm 52

Det er besluttet av KMD at planene for ny innføring av Østre linje og togparkering sør for Ski skal gjennomføres som statlig reguleringsplanprosess, for å bidra til en rask og effektiv planprosess. Bane NOR er i gang med å sikre arealer for planområdet. Begge disse tiltakene er en del av effektpakken Ny rutemodell Østlandet. Effektpakken som helhet er prioritert med oppstart i første seksårsperiode i NTP, og

det er planlagt en trinnvis utvikling av togtilbudet i takt med utbyggingen. Når utbyggingen av disse to tiltakene konkret kan starte, avhenger av reguleringsplanprosessen, de årlige bevilgningene og porteføljeverdninger, men det er lagt opp til oppstart i første periode.

Spm 53

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

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

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

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

Spm 54

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

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

Spm 55

Som det fremkommer av tabell 12.2 gir prosjektene som er prioritert i første seksårsperiode, 2022–2027, bindinger på 126,7 mrd. kroner i statlige midler i andre seksårsperiode, 2028–2033. Som redegjort for under spørsmål 54 gjelder denne summen kun de navngitte tiltakene.

Spm 56

Vi viser også til departementets svar på spørsmål nr. 4 fra komiteen.

Når det gjelder de nye strekningene vises det til at grunnlaget for de foreløpige kostnadsanslagene er svært forskjellige. For noen av strekningene har NVA selv beregnet kostnadsanslag, eller et foreløpig estimat for hvor mye penger de ønsker å sette av til en strekning. De ulike strekningene har også

forskjellig planmessig status og modenhet, og dette i seg selv innebærer at det for flere av strekningene er usikkerhet knyttet til kostnadene.

NVAS vil sette i gang et arbeid med å vurdere alle strekningene så snart selskapet formelt har overtatt disse. I dette arbeidet vil de også vurdere nærmere hvilke utfordringer som skal løses og hva nyttepotensialet er på de ulike strekningene. I tråd med Nye Veier-modellen vil det dernest arbeides videre med å optimalisere utbyggingsprosjekter med sikte på å redusere kostnader og øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten.

Ny portefølje	Kostnader
E6 Åsen - Steinkjer	10 833
Rv 25 Hamar - Løten	1 969
E6 Otta - Dombås	930
Rv 4 Gjøvik - Mjøsbrua	5 518
E 136 Dombås - Vestnes	2 991
Rv 13 Skare - Sogndal	3 000
E6 Selli - Asp	677
E6 Sørelva-Borkamo	1 128
E6 Nordkjosbotn - Hatteng	1 800
E6 Olderdalen - Langslett	2 100
E16 Skaret-Høgkastet	2 961
Fre16 Høgkastet-Hønefoss	9 291
Totale kostnader ny portefølje	43 198

Spm 57

Det foreligger ikke et kostnadsoverslag for arkeologiske utgravninger i hele NTP-perioden. Som oppgitt i svaret på spørsmål 31 er det ikke noen bestemt prosentandel av kostnadene som beregnes til arkeologiske utgravninger, dette vil avhenge av hva slags landskap det planlegges og bygges i. Kartlegging av arkeologiske plasser starter i forbindelse med kommunedelplan/konsekvensutredning, og der søkes det å unngå områder med mange og/eller viktige forminner. I forbindelse med senere reguleringsplanarbeider er etatene pålagt etter undersøkelsesplikten i § 9 i kulturminneloven å foreta arkeologiske registreringer. Når registreringene er gjennomført vil arkeologiske utgravninger kunne bli gjennomført for å dokumentere og fjerne eventuelle funn. Dette kan kun skje etter søknad om, og innvilgelse av, dispensasjon fra kulturminneloven fra kulturminne-myndighetene. Det er Riksantikvaren som beslutter hvilket omfang av utgravninger som skal gjøres. Etter dette utarbeider Kulturhistorisk museum, UiO, et budsjett for arbeidene. Usikkerheten til kostnader der dette arbeidet ikke er gjort er derfor svært høy.

Basert på forventet sluttkostnad for arkeologiske utgravninger for jernbaneprosjekter under bygging og estimert kostnad for prosjekter i planfase, ligger andelen for arkeologiske utgravninger mellom 0,5 promille og 7 promille av kostnadsramme for respektive styringsmål for de prosjektene der arkeologiske utgravninger må gjøres.

Statens vegvesen opplyser at de ikke har oversikt over hvor stor andel av kostnadene på alle prosjekter som skal bygges, som vil kunne gå til arkeologiske utgravninger. Statens vegvesen opplyser videre at kostnadene utgjør en svært liten andel av prosjektkostnadene. I kommunedelplanfasen søker Statens vegvesen å unngå traseer med stort potensial for inngrep i områder med kulturminner.

Det vil i praksis ikke påløpe kostnader til arkeologiske utgravinger i forbindelse med gjennomføringen av prosjektene på kystområdet.

For ny lufthavn i Mo i Rana er de arkeologiske undersøkelsene allerede gjennomført og finansiert av andre, og de er således ikke en del av prosjektkostnaden i Nasjonal transportplan 2022–2033. For flytting av Bodø lufthavn er det satt av 1,2 mill. kroner, tilsvarende rundt 0,2 promille av prosjektkostnaden

Spm 58

Vi forutsetter at alle prosjekter som er ferdigstilt har startet bompengeneinnkreving. Bompengeselskapenes samlede lån per 31.12.2020 for de prosjektene som hadde startet innkreving ved utgangen av 2020, var 49 mrd. kr. Dette var fordelt på de ulike oppdragsgiverne på følgende måte:

- Statens vegvesen: 31,8 mrd. kr
- Nye Veier: 6,9 mrd. kr
- Fylkeskommunene: 10,2 mrd. kr

Lånegjelden er tilknyttet bompengeprojekter som har etterskuddsinnkreving hvor utbyggingsprosjektene er ferdigstilt. I tillegg inkluderer den den samlede lånegjelden fra pakker som har startet innkreving, og som finansierer prosjektene sine ved en kombinasjon av låneopptak og løpende bompenginntekter. Enkelte pakker har ikke lån, og finansierer prosjektene kun ved løpende bompenginntekter.

Ved en innfrielse av et bompengeprojekts lånegjeld må man også ta hensyn til hva slags type lån som er tilknyttet det enkelte prosjektet. Det er i de fleste tilfeller flere lån tilknyttet de enkelte prosjektene, og det varierer om disse lånene har flytende rente eller sikret rente, med f.eks. fastrente eller rentebytteavtaler. Det vil derfor påløpe kostnader ved å innfri disse lånene.

Ved en eventuell nedbetaling av gjeld for å avvikle bompengeneinnkrevingen, er det flere kostnader som vil påløpe. Bompengeselskapene har avtaler med leverandører av ulike tjenester til driften av bompengeneinnkrevingen. Ved en avslutning av bompengeneinnkrevingen, vil det påløpe kostnader ved avslutning av disse avtalene. Ved avvikling av innkrevingen vil det også påløpe kostnader til fjerning av bomstasjonsutstyret, utestående brikke- og kontodepositum overfor bilistene og andre avsetninger på forpliktelser og kortsiktig gjeld.

Ettersom det i pakkene vil være en kombinasjon av låneopptak og løpende bruk av bompengeneinntekter, har vi lagt ved en oversikt over pakker som har startet innkreving. I tillegg er fv 47 T-forbindelsen inkludert. Oversikten har informasjon om bompenger som skal dekke investeringskostnader i prosjektene, i henhold til de respektive stortingsproposisjonene, prognose for avvikling av bompengeneinnkrevingen, i tillegg til hvem som er oppdragsgiver for pakken. Oversikten viser at det er langt større forpliktelser knyttet til bompengeprojektene enn det som bompengeselskapene har som samlet lånegjeld.

Bompengeprojekt	Oppdragsgiver	Anslag på forventet avslutnings	Bompenger til investeringer (mrd)	Kr-verdi	Bompenger til investeringer
Askøypakken	Vestland	2028	1,1	201	1,3
Bypakke Bergen	Vestland	2037	11,	201	12,2
Bypakke Bodø	Statens vegvesen	2030	2,0	201	2,4
Bypakke Grenland	Statens vegvesen	2025/202	1,4	201	1,6
Bypakke Nedre Glomma	Statens vegvesen	2023	0,6	201	0,7
Bypakke Nord-Jæren	Rogaland	2033	21,	201	24,1

Bømlopakken	Vestland	2028	0,6	200	0,8
Fosenpakken	Trøndelag	2024	1,0	201	1,3
Fv 45 Gjesdal	Rogaland	2024	0,3	201	0,4
Fv 47 T-forbindelsen ¹	Rogaland	2028	0,2	200	0,3

Førdepakken	Vestland	2028	1,0	201	1,2
Haugalandspakken	Rogaland	2023	1,9	200	2,7
Kvammapakken	Vestland	2030	0,4	200	0,6
Miljøpakke Trondheim	Statens vegvesen	2029	8,5	201	9,4
Nordhordlandspakken	Vestland	2031	1,2	201	1,3
Oslopakke 3 (trinn 2)	Statens vegvesen	2036	74,	201	78,6
Vegpakke Harstad	Statens vegvesen	2031	0,9	201	1,1
Vossapakke	Statens vegvesen	2025	0,6	200	0,8

¹ Fv 47 T-forbindelsen har etterskuddsinnkreving hvor lånet er nedbetalt om kort tid. Ved stortingsbehandlingen ble det lagt til grunn at Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune gikk inn med et garantibeløp på inntil 150 mill. 2007-kr fordelt med 90 mill. kr på Rogaland fylkeskommune og 60 mill. kr på Karmøy kommune. Garantibeløpet skulle stilles til disposisjon avslutningsvis ved gjennomføringen av prosjektet dersom behovet tilsa dette, dvs. om utbyggingskostnaden overskred fastsatt styringsramme for prosjektet. I tråd med forslag fra Vegdirektoratet ble det lagt til grunn at garantiene skulle behandles som et tilskudd som blir gjort om til et forskudd ved eventuell kostnadsreduksjon og/eller økt inntjening.

Spm 59

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

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

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

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

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

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

¹ E39 Rogfast har forhånds- og parallellinnkrevning på ferje frem til etterskuddsinnkrevning starter etter at veien åpner, og er derfor inkludert i prosjekter som ikke har startet innkrevning.

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

Spm 60

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

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

Spm 61

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

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

Spm 62

Oslo Economics og Flowchange gjennomførte i 2018 en utredning på oppdrag fra Kystverket, der de undersøkte sammenhengen mellom utbedring av tilførselsvei til havn og betydning for godstransportens effektivitet og transportmiddelfordeling.² De fant at utbedring av tilførselsvei ville gi lavere transportkostnader for godstransporten, på grunn av høyere hastighet og mer forutsigbarhet. De fant også at etterspørselen etter sjøtransport over de tre havnene de undersøkte, ville øke relativt lite som følge av tiltakene på tilførselsvei. Det vil si at utbedring av veitilknytning til havn sannsynligvis ville ha begrenset betydning for godsoverføring og transportmiddelfordeling, i hvert fall på kort sikt. De peker også på at selv om investeringer i veinettet kan gi mer effektiv tilførsel til havnene, kan investeringer i veinettet, særlig motorveitbygging og ferjeavløsning, også gi mer effektiv veitransport på bekostning av sjøtransporten.

I Nasjonal transportplan 2022 – 2033 legges det opp til at tilskuddsordningen for investering i effektive og miljøvennlige havner skal styrkes. Ordningen skal bidra til å effektivisere logistikkjeden og styrke sjøtransportens konkurranseevne gjennom å støtte opp om mer effektiv infrastruktur og logistikk i havnene. Dette vil redusere kostnader og tidsbruk, bedre samspillet mellom transportformene og bedre transportkvaliteten. Spart tid for skip eller lastebiler i havn vil i tillegg redusere utslipp og støy. Tilskuddsordningen er et viktig virkemiddel rettet mot havnene som gir økt framkommelighet for gods. Effektiviseringsgevinstene kan komme aktører i hele logistikkjeden til gode. Det vises til at tilskudd blant annet kan benyttes til tilgangsinfrastruktur fra vei og sjøside.

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

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

Det er foreslått en styrking tilskudd til fylkene på 15,9 milliarder kroner i Nasjonal transportplan 2022-2033. Den økte satsingen består av 2,7 milliarder til kompensasjon for tunnelsikkerhetsforskriften og 13,2 milliarder til tilskuddsordning for vedlikehold, utbedring og fornyingstiltak på fylkesveiene. Fylkene skal prioritere vedlikeholds- utbedring- og fornyingstiltak på veier som forstørrer bo- og arbeidsmarkedsregioner og viktige næringsveier. Det er ikke gitt spesifikke føringer på utbedring av flaskehals på fylkesveier, men her står fylkene fritt til å prioritere slike tiltak innenfor rammene av den nye ordningen.

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

2 Oslo Economics og Flowchange (2018) *Veiutbedring sin betydning for sjøtransportens effektivitet og konkurransevne*

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

Spm 63

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

Spm 64

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

For byområdene er følgende fordeling lagt til grunn:

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

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

- 26,3 mrd. kr. i særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50- ordningen). Disse midlene kan ikke brukes til drift. Fordeling av statlig tilskudd i første og andre seksårsperiode er oppgitt per prosjekt i tabell 12.1 og 12.2.
- 28,5 mrd. kr. i statlig tilskudd til byområder: o Belønningsmidler, dette er statlige tilskuddsmidler som kan brukes både til sykkel, gang- og kollektivtiltak langs riks-, fylkes- og kommunalt veinett. Midlene kan også brukes til drift av kollektivtrafikk.
 - o Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk. Dette er til drift.
 - o Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i de fire største byområdene. For noen byvekstavtaler har midler til bedre kollektiv delvis også blitt satt av til enkelte driftstiltak.
 - o Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren.
- 500 mill. kroner i tilskudd til bygging av ny Majorstuen stasjon i Oslo (inngår ikke i 50/50-ordningen).
- 600 mill kroner tidlig i planperioden til en ny tilskuddsordning for ytterligere fem byområder som ikke er aktuelle for byvekstavtaler. Disse midlene vil ikke kunne brukes til drift av kollektivtransport.

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

Spm 65

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

Vedr. kostnadsramme

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

Vedr. planlagt oppstartstidspunkt

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

Ut over siste seksårsperiode

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

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

Sektor	Korr.	Fylke	Tiltak	Kategori	Stat etter 2033	Bom/ andre etter 2033
Jernbane	3	Vestfold og Telemark	Vestfoldbanen ytre IC: To tog/t Oslo–Skien	Nye effektpakker	119	
Vei	4	Vestland	Rv.555Sotrasambandet	Binding (OPS)	800	3 150
Jernbane	5	Viken	FRE16: Ringeriksbanen	Nye effektpakker	1 067	
Vei	6	Innlandet	Rv.3/rv.25 Ommangsvollen– Grundset/Basthjørnet	Binding (OPS)	240	1 080

Vei	8	Nordland, Troms og Finnmark	E10/rv.85 Tjeldsund– Gullesfjordbotn– Langvassbukt	OPS	1 009
-----	---	-----------------------------------	--	-----	-------

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

Spm 66

Detaljer som her etterspørres er gitt i kapittel 10 i meldingen. Tabellen under er basert på informasjon gitt i tabellene 1.1/10.1, 10.3, 10.4, 10.5, 10.6, 10.8, 10.9 og 10.10.

	Årlig gjennomsnitt 2022–2027	Årlig gjennomsnitt 2028–2033	Årlig gjennomsnitt NTP 2022–2033
Riksveier ¹	39 422	45 570	42 496
Tilskudd fylkesvei	3 837	4 904	4 370
Byområder	7 227	6 117	6 672
Jernbaneformål	26 626	31 074	28 850
Kystforvaltning	2 734	2 746	2 740
Lufthavner	775	0	388
Satsinger på tvers av transportsektorene	334	170	252
Sum statlige midler, ekskl. kjøp av persontransport med tog	80 955	90 580	85 768
Kjøp av persontransport med tog	3 900	3 900	3 900
Sum statlige midler	84 855	94 480	89 667
Anslag annen finansiering ²			10 300

¹ Mindre investeringstiltak i byområdene utført av Statens vegvesen inngår i summen Byområder og tilskuddsordninger til fylkesvei på Statens vegvesens budsjett inngår i summen Tilskudd fylkesvei.

² Annen finansiering er ikke spesifisert per seksårsperiode.

For å svare på mange av utfordringene vi står overfor har regjeringen prioritert flere satsinger på tvers av transportsektorene. Som redegjort for blant annet i kapittel 10.11, inngår følgende ordninger:

- Forskning, utvikling og innovasjon (FoU) (jf. kapittel 5.5)
- Smartere transport (kun restfinansiering, ikke nærmere omtalt)
- Tettere tverrsektorielt samarbeid om data (jf. kapittel 5.2)
- Fossifrie anleggsplasser (jf. kapittel 6.1)
- Barnas transportplan (jf. kapittel 9).

Spm 67

En viktig satsing for regjeringen i NTP 2022-2033 er å følge opp de inngåtte byvekstavtalene i de fire største byområdene. Samlet er det lagt til grunn om lag 80 milliarder kroner til byområdene i NTP 2022-

2033. Dette inkluderer oppfølging og eventuell reforhandling av byvekstavtalen for Nord-Jæren. Hovedmålet i byvekstavtalene er at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Porteføljen for byvekstavtalen for Nord-Jæren omfatter flere store riksveiprosjekter. E39 Hove-Ålgård og E39 Smiene-Harestad er to av disse. I NTP 2022-2033 er det lagt til grunn oppstart av E39 Ålgård-Hove i første seksårsperiode av planen. Osli-Hove er første byggetrinn av E39 Ålgård-Hove, og er en fortsettelse av utvidelsen til fire felt fra strekningen Sandve-Hove som ble åpnet i 2017. Styringsgruppen for byvekstavtalen på Nord-Jæren ønsker å prioritere denne strekningen for oppstart så snart som mulig. Det er lagt til grunn et statlig bidrag på 230 mill. kr til prosjektet i første seksårsperiode. I tillegg kommer bidrag fra bompenger. Det er videre lagt til grunn midler til resten av strekningen mellom Ålgård og Osli i siste seksårsperiode av planen.

De aller fleste prosjektene som er aktuelle å starte opp i siste seksårsperiode er som følge av den nye innretningen med porteføljestyling ikke konkret omtalt i NTP. Noen prosjekter navngis likevel. E39 Smiene-Harestad ligger også inne i porteføljen for byvekstavtalen for Nord-Jæren, og som nevnt i NTP 2022-2033, vil prosjektet være aktuelt for mulig oppstart i andre seksårsperiode av planen. Regjeringen vil komme tilbake til en eventuell prioritering av prosjektet ved neste rullering av Nasjonal transportplan.

Da byvekstavtalen for Nord-Jæren ble inngått i august 2020 var anslåtte kostnader større enn finansieringsgrunnlaget i Bymiljøpakken. Som følge av manglende balanse mellom inntekter og utgifter har det vært en prosess lokalt, hvor det i styringsgruppemøte 16. desember 2020 ble vedtatt effektiviseringstiltak i pakken som gir balanse. Vedtaket forutsetter at partene i avtalen arbeider aktivt med å realisere kutt framover. Departementet legger til grunn at dette følges tett opp av styringsgruppen. Byvekstavtalen er målstyrt, og det forutsettes fra statens side at den justerte porteføljen vil gjøre det mulig å nå nullvekstmålet i avtalen gjennom god porteføljestyling. Det har videre blitt varslet kostnadsoverskridelser i flere prosjekter i Nord-Jærenpakken, som må dekkes inn i Bymiljøpakken. Det vil derfor trolig være behov for ytterligere effektiviseringstiltak. Samferdselsdepartementet har i brev til Statens vegvesen av 5.2.21 bedt om at arbeidet prioriteres, og at styringsgruppen gjør nytt vedtak om effektiviseringstiltak senest innen 30.6.21.

Spm 68

Samferdselsdepartementet har gitt tilslutning til at Statens vegvesen, i samråd med politiet, fastsetter reviderte retningslinjer for valg av steder og strekninger for automatisk trafikk kontroll (ATK) og legger disse til grunn for deres videre arbeid. I tråd med de reviderte retningslinjene er Statens vegvesen igjen gitt myndighet til å fatte beslutninger om iverksetting av streknings-ATK etter faglige vurderinger i henhold til kriteriene. Slike beslutninger må også fattes i samråd med politiet. Hvorvidt ATK er det mest hensiktsmessige virkemiddelet å ta i bruk på steder der fartsgrensen er under 50 km/t blir derfor en faglig vurdering for Statens vegvesen og politiet, i henhold til nye kriterier.

Spm 69

Regjeringen er opptatt av å legge til rette for miljøvennlige transportløsninger. Når det gjelder bompenger og biogasskjøretøy, har Samferdselsdepartementet bedt Statens vegvesen om å vurdere hvordan tunge biogasskjøretøy kan gis fritak for betaling av bompenger. Dette skjer på bakgrunn av et ønske om et slikt fritak i Oslopakke 3. Blant forholdene Statens vegvesen er bedt om å vurdere, er kostnader, kontroll, sanksjoner og forholdet til tidligere stortingsvedtak om Oslo pakke 3. Samferdselsdepartementet avventer nå Statens vegvesen sine vurderinger, og vil deretter vurdere anbefalingene Statens vegvesen kommer med.

Spm 70

Bildeling er en utviklingstrend som eksisterer i mange ulike varianter. Bildeling kan handle om alt fra korttids-leasing og deling av en kjøretøyflate eid av kommersielle aktører, til forretningsmodeller basert på utlån av folks private biler. Bildeling kan også inkludere forretningsmodeller som Uber, Lyft, mv., samt ulike digitale løsninger som legger til rette for økt grad av samkjøring, både i privateide og i kommersielt eide kjøretøy.

Som det framgår av NTP`s teknologikapittel er regjeringen opptatt av å legge til rette for at ny teknologi, herunder digitaliserte løsninger som er en nødvendig forutsetning for utvikling av bildelings- og samkjøringsløsninger, skal bidra til oppnåelse av de transportpolitiske målene i NTP, samtidig som vi må søke å unngå potensielt sett negative effekter av utviklingen (f.eks. økt mengde kjørte kilometer i byer som følge av rimelige bildelingsløsninger, en utvikling som er observert i byer i andre land). Eventuelle tiltak for å fremme ønsket utvikling vil måtte basere seg på en slik tilnærming, uten at regjeringen nå har skissert ut konkrete tiltak.

Spm 71

Jeg er enig i at E39 Vågsbotn – Klauvaneset er et viktig veiprojekt. De aller fleste prosjektene som er aktuelle å starte opp i siste seksårsperiode er som følge av den nye innretningen med porteføljestyling ikke konkret omtalt i NTP. Noen prosjekter navngis likevel. Dette er politisk høyt profilerte prosjekter. E39 Vågsbotn – Klauvaneset er et slikt prosjekt, der regjeringen har påpekt viktigheten av framdrift. Statens vegvesen vil arbeide videre med en helhetlig planlegging av E39 i korridoren. Dette vil være en del av arbeidet med porteføljeutviklingen fram mot rulleringen av Nasjonal transportplan.

Spm 72

Regjeringen legger opp til å overføre strekningen rv.13 Skare-Sogndal, som Vikafjellet er en del av, til Nye Veier. Strekningen har en viktig nasjonal og regional funksjon som bindeledd mellom nasjonale hovedveier, samt en lokalfunksjon for mange kommuner og lokalsamfunn.

Det er utfordringer med skred med rundt 30 identifiserte skredpunkter hvor vel 20 av disse er kategorisert med middels og høy skredfare. Strekningen har smal veibredde og mange ulykker sammenlignet med trafikkmengden. NTP legger opp til at Nye Veier skal prioritere investeringer som reduserer rasfaren og gir en akseptabel minimumsstandard. Det skal legges til grunn mest mulig rassikring for hver krone som brukes. Selskapet skal også identifisere veistrekningsområder som ikke har akseptabel veistandard.

Nye Veier starter arbeid med nye strekninger så snart disse er overført til selskapet. Selskapet vil i startfasen lytte til de lokale og regionale forventninger og hvor de mener utfordringene er størst. Arbeidet vil starte med å vurdere hva som er utfordringene som skal løses og hva målene for strekningene skal være. Disse vurderingene vil danne grunnlag for de tiltak som vil bli foreslått. En utbygging av rv. 13 Vikafjellstunnelen ligger ikke inne i de kostnadsrammene som er lagt til grunn for Nye Veiers tiltak på strekningen i denne NTP rulleringen.

Spm 73

Prosjektet er utredet som del av arbeidet med NTP 2022-2033, men tiltaket viser stor negativ netto nytte og har derfor ikke nådd opp i prioriteringene. Prosjektet kan bli vurdert på nytt som del av fagetatens innspill til NTP 2026-2037.

Spm 74

Samferdselsdepartementet legger i NTP-meldingen opp til å utvide Nye Veiers portefølje med blant annet E6 Olderdalen-Langslett og E6 Nordkjosbotn-Hatteng i Troms og Finnmark.

Som for de andre strekningene i Nye Veier sin portefølje er det opp til selskapet selv å vurdere utbyggingsrekkefølgen mellom strekninger. Departementet legger derfor ikke opp til noen egen tidsfrist for de to aktuelle strekningene i Troms og Finnmark.

Spm 75

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

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

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

Spm 76

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

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

Nye Veier har prioritert og sikrer utbygging av dette prosjektet gjennom å redusere kostnadene.

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

Spm 77

I gjeldende byvekstavtaler dekker staten inntil 50 prosent av investeringskostnadene i fem store kollektivprosjekter (såkalte 50/50-prosjekter): Fornebubanen og ny T-banetunnel i Osloområdet, Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen, Bussveien på Nord-Jæren og Metrobuss i Trondheim. I NTP 2022-2033 tas det også høyde for delfinansiering av Bybanen til Åsane i Bergen som et nytt 50/50-prosjekt og det er prioritert et bidrag på 500 mill. kr til ny Majorstuen stasjon i Oslo (dette er ikke nytt 50/50-prosjekt).

I NTP 2022-33 tas det høyde for at det på sikt kan være aktuelt å reforhandle byvekstavtalene i de fire største byområdene. I den inngåtte byvekstavtalen for Osloområdet står det at det ved en reforhandling kan være aktuelt å forhandle om statlig delfinansiering av andre store kollektivtrafikkprosjekter, og at lokale parter mener at bane-/kollektivløsning for Nedre Romerike er et slikt prosjekt. I NTP 2022-2033 er det imidlertid ikke funnet rom for ytterligere 50/50-prosjekt i Osloområdet, og en bane-/kollektivløsning på Nedre Romerike er derfor ikke foreslått prioritert. Prosjektet er også på et tidlig stadium i planleggingen, og det er ikke lagt en plan for hvordan prosjektet skal finansieres.

Spm 78

Utviklingen av elektrifiserte fly (batteri/hybrid/brenselcelle) er på et tidlig stadium, og det er ikke avklart når slike fly eventuelt vil trafikkerer norske lufthavner i regelbunden rutetrafikk. Videre er det mulig at fremtidige fly også vil benytte hydrogen som energibærer. Avinor følger denne utviklingen tett, og vil legge til rette for nye energibærere (lading og/eller hydrogen) på selskapets lufthavner når det blir behov for det.

For å få en indikativ oversikt over fremtidige investeringsbehov ved introduksjon av elektrifiserte fly på alle Avinors lufthavner, ble det i 2020 gjennomført en kartlegging av elektrisk infrastruktur og kapasitet inn til lufthavnene og på lufthavnene. Det ble tatt utgangspunkt i tilbakemeldinger og informasjon fra flyprodusenter som underlag for kontakt med nettselskaper/e-verk vedrørende realistiske ladeeffekter med tilhørende kostnadsestimater.

Spørsmålet omfatter «kortbanenettet». Av Avinors 43 lufthavner, er det her valgt å legge til grunn behov for infrastruktur på de 24 Kategori E-lufthavnene (se tabell nederst), samt knutepunkt-lufthavnene Bodø, Tromsø og Bergen.

Det er knyttet stor usikkerhet til hvilke energibehov elektrifiserte fly vil ha og når de introduseres. Videre er det foreløpig ingen standardisert teknisk løsning for hvordan ladepunktene skal utformes. Det er derfor estimert kostnader med bakgrunn i erfaringer som er gjort rundt lading av elektriske ferger.

I estimatene inngår oppgradering av forsyning inn til lufthavn og nødvendig infrastruktur inne på lufthavnen. Det er lagt til grunn en del forutsetninger, herunder:

- Kostnadsestimater innhentet fra e-verk er beregnet ut fra dagens ledige kapasitet i nettet på tidspunktet for forespørsel. Kapasitet i nettet kan ikke reserveres.
- Samtidighet på ett – 1 – elektrifisert fly med en effekt anslått til 2MW (full-lading på ca. 30 minutter) på Kategori E-lufthavnene. På Bergen, Tromsø og Bodø er det lagt til grunn en samtidighet på fire – 4 – fly. Forutsatt størrelse på flyenes batteripakker og dermed ladebehovet er usikker.
- På enkelte lufthavner kan det være formålstjenlig å benytte stasjonær batteribank, enten i en overgangsfase eller som en permanent løsning. Det er ikke hensyntatt i nedenstående estimat.
- Utbygging av nødvendig infrastruktur vil gjennomføres i tett samarbeid med lokalt e-verk, flyselskaper, Avinor og eventuelt andre interessenter.

Det er i nedenstående lagt til grunn ladebehov for elektrifiserte fly som er forventet å kunne dekke omtrent samme behov som de flyene som trafikkerer kortbanenettet i dag, men det er sannsynlig at det i første omgang vil bli sertifisert fly opp til 19 seter, hvilket kan påvirke frekvens på antall flygninger. Det er imidlertid effektuttak for lading – altså samtidighet – som er forventet å være dimensjonerende.

Basert på den informasjonen som foreligger per i dag og med de nevnte forutsetninger, er samlet estimert kostnad for nevnte lufthavner i intervallet 700-1000 mill. kr. Det er store variasjoner i kostnadene pr lufthavn.

Det understrekes at en eventuell utbygging ville foregå i tett dialog og samarbeid med flyoperatør og flyprodusent, og at den ville foregå i faser. Et eventuelt investeringsbehov ville således bli fordelt over noe tid. Avinor vurderer fortløpende behov og tilgjengelighet for adekvat lading og andre energibærere, og vil legge til rette for bedrifts- og samfunnsøkonomisk fornuftige løsninger.

Avinors Kategori E-lufthavner:

Kategori	ICAO-KODE	IATA-KODE	LUFTHAVN
----------	-----------	-----------	----------

E	ENBV	BVG	BERLEVÅG
E	ENBS	BJF	BÅTSFJORD
E	ENBL	FDE	FØRDE-Bringeland
E	ENHK	HAA	HASVIK
E	ENHV	HVG	HONNINGSVÅG-Valan
E	ENNA	LKL	LAKSELV-Banak
E	ENLK	LKN	LEKNES
E	ENMH	MEH	MEHAMN
E	ENRA	MQN	MO I RANA
E	ENMS	MJF	MOSJØEN-Kjærstad
E	ENNM	OSY	NAMSOS
E	ENRO	RRS	RØROS
E	ENRM	RVK	RØRVIK-Ryum
E	ENRS	RET	RØST
E	ENSD	SDN	SANDANE-Anda
E	ENST	SSJ	SANDNESSJØEN-Stokka
E	ENSG	SOG	SOGNDAL-Haukåsen
E	ENSK	SKN	STOKMARKNES-Skagen
E	ENSH	SVJ	SVOLVÆR
E	ENSR	SOJ	SØRKJOSEN
E	ENVD	VDS	VADSØ
E	ENSS	VAW	VARDØ-Svartnes
E	ENVY	VRY	VÆRØY
E	ENOV	HOV	ØRSTA-Volda-Hovden

Spm 79

Det anslås at det vil være behov for 127,5 mill. kr ut over saldert budsjett 2021 for at den utvidede TT-ordningen skal være finansiert til å dekke hele landet.

Spm 80

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

Prosjekter	Byområde	Prosjekt-kostnad	Statlig bidrag (50	Statlig bidrag (80
Fornebubanen ¹	Oslo og Viken	17 176	8 333	13 333
T-banetunnel gjennom sentrum ²	Oslo og Viken	19 017	9 509	15 214
Bybanen til Fyllingsdalen	Bergen	7 093	3 546	5 674

Metrobuss trinn 1	Trondheim	3 540	1 770	2 832
Bussveien ³	Nord-Jæren	10 850	5 351	8 562
SUM		57 676	28 509	45 615

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

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

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

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

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

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

I planperioden prioriteres i tillegg midler til Bybanen til Åsane i Bergen som et nytt 50/50-prosjekt. Det er også prioritert midler innenfor riksveirammen til forlengelse av E39 Fløyfjellstunnelen som ikke inngår i 50/50-ordningen, men som er en forutsetning for bybaneutbyggingen. Beløpet som er prioritert, er basert på foreløpige kostnadsanslag og det er fortsatt stor usikkerhet knyttet til framdrift, kostnader og finansiering av de ulike delene av bybaneprojektet. Foreløpig er de samlede kostnadene for bybaneutbyggingen og forlengelse av Fløyfjellstunnelen anslått til om lag 12 mrd. kroner. Endelig statlig bidrag og delvis bompengefinansiering vil bli gjenstand for forhandlinger med lokale myndigheter. I NTP 2022-2033 legges det også til rette for å inngå byvekstavtaler for Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø i planperioden. Det er prioritert om lag 10 mrd. kroner til byvekstavtaleforhandlinger i disse byområdene. Statens bidrag i disse avtalene vil være belønningsmidler (som kan brukes til lokale tiltak og drift av lokal kollektivtransport) og midler til mindre investeringer i kollektivtransport, sykling og gange langs riks-, fylkes- og kommunale veier. Det kan også være aktuelt med statlige midler til stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen og statlige midler til store riksveiprojekter. Dette vil være med på å gi disse byområdene et ytterligere løft i satsingen på miljøvennlig transport. Ordningen med statlig tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-ordningen) er forbeholdt de fire største byområdene. Det er disse byområdene som har de største transportutfordringene, og det er derfor vurdert å være et behov for høykvalitets kollektivløsninger – som bane- eller bussløsninger som helt eller delvis går i egne traseer, har høy frekvens og effektiv av- og påstigning – og som vil være et viktig bidrag for å nå nullvekstmålet. Slike kollektivløsninger krever store investeringer, og det er vurdert som utfordrende for fylkeskommunene å ta et slikt løft alene. Det legges ikke opp til å utvide denne 50/50-ordningen til andre byområder.

Spm 81

Jernbanedirektoratet har ikke utarbeidet noe forslag til familierabatt. Det er heller ikke opplyst om hvilken rabatt spørsmålsstiller sikter til her. Videre foreligger det ikke tilstrekkelig informasjon til å kunne beregne konsekvensen av innføringen av en slik rabatt, da dette krever innsikt i hvilke billettkjøpere som reiser som en familie. Dette betyr at togoperatørene må beregne konsekvensene. Det vil være krevende for togoperatørene å kunne svare ut et slikt spørsmål, blant annet på grunn av at Go-Ahead Norge, SJ Norge og Vy Tog ikke sitter på tilstrekkelig historikk om slike reisende.

Spm 82

Ungdom på 15 år får i dag barnerabatt, som gjelder frem til man fyller 16 år. Barnerabatten er halv pris av ordinær enkeltbillett.

Ungdom i alderen 16 til og med 19 år har allerede anledning til å kjøpe ungdomskort. Ungdomskortene gir rett til et ubegrenset antall reiser med fylkeskommunal kollektivtransport innen et fylke, normalt for en måned. En del fylkeskommuner har også inngått avtaler med andre aktører, blant annet med togselskapene og riksveiferjene, om at kortene også skal gjelde for disse transportmidlene. Noen steder gjelder ungdomskortet også i tilgrensende kommuner i nabofylket.

I hvilken grad denne aldersgruppen vil benytte en mulig rabatt på fritidsreiser andre steder i landet, har vi ikke oversikt over, og vi vet derfor ikke hva det vil koste å innføre et slikt kort. Jeg gjør oppmerksom på at ungdomskortet er et prismessig svært godt tilbud, i mange tilfeller rimeligere enn halv pris på ordinære billetter.

Spm 83

Jernbanedirektoratet har anslått at en halvering av alle enkeltbillettpriser kan koste om lag 1,6-1,8 mrd. kroner bare i 2022. Togoperatørene har i sine tilbud lagt til grunn betydelig inntektsvekst i resten av NTP-perioden, noe som vil bety at årlig inntektsstap vil kunne være vesentlig høyere mot slutten av perioden. En halvering av billettprisene på enkeltbilletter vil medføre krav om reforhandling av regionale takstsamarbeidsavtaler i storbyområdene. Dette er forbundet med en vesentlig kostnad for staten.

Spm 84

Mange alternativer ble utredet i Høyhastighetsutregningen fra 2012, blant annet varianter av:

- Handlingsalt. C: Et høyhastighetsalternativ som delvis bygger på eksisterende nett og gjeldende Intercity-strategi
- Handlingsalt. D: Hovedsakelig separate høyhastighetslinjer

Tabellen under er en ren prisomregning fra utredningen uten vurdering av om ny kunnskap har kommet til eller om forutsetninger om nye infrastrukturtiltak er riktige (Høyhastighetsutredningen 2010-2012 Konklusjoner og oppsummering av arbeidet i Fase 3, Del 1, Jernbaneverket, 23. januar 2012). Det er viktig å påpeke at vi har erfart store kostnadsøkninger for utbygging av jernbaneinfrastruktur etter at høyhastighetsutredningen ble utarbeidet. Kostnadsestimatene anses derfor å ha begrenset verdi, da det nå foreligger nye erfaringstall for utbygging av jernbaneinfrastruktur. Eksempelvis ble det i Nasjonal transportplan 2010-2019 lagt til grunn at Follobanen skulle koste i underkant av 12 milliarder kroner. Prosjektet har i dag en kostnadsramme på om lag 36 milliarder kroner. Vi arbeider nå med flere tiltak for å bedre kostnadskontrollen i sektoren.

		Alternativ	Prisnivå 2011 Mrd.kr	Prisnivå 2021 Mrd.kr
Nord	Oslo-Lillehammer-Trondheim	C	185,49	246
	Oslo-Tynset-Trondheim	D	145,36	193
Vest	Oslo-Kongsberg-Bergen	C	158,89	211
	Oslo-Hønefoss-Bergen	D	167,80	223
	Oslo-Bergen Oslo-Stavanger Stavanger-Bergen	H1:P	262,05	348

	Bergen-Stord-Stavanger	BS1:P	114,71	152
Sør	Oslo-Tønsberg-Kristiansand-Stavanger	C	218,88	290
	Oslo-Porsgrunn-Kristiansand-Stavanger	D	222,06	295
	Prisstigning 2011-2021: 32,7%			

Spm 85

A. Bergensbanen i begge ender (Arna-Voss K5-alternativeet, og Ringeriksbanen)

- Estimert kostnad for fellesprosjektet Arna-Voss, K5 er 27,3 mrd. 2021-kr. Dette er kostnaden for jernbanedelen hele veien fra Arna til Voss. I NTP 2022-33, ligger første trinn av optimalisert konsept, Arna-Stanghelle, inne med 12,7 mrd. 2021-kr.
- Ringeriksbanen: 27,3 mrd. 2021-kr. for jernbanedelen av fellesprosjektet (kostnaden er fra Bane NORs prognose august 2020).

B. Indre og ytre intercity med dobbeltspor hele veien til Halden, Skien og Lillehammer

I henhold til Bane NORs prognoser fra august 2020 (vedlegg 5 til leveranse 15. november 2020) er kostnaden for full utbygging av resterende parseller på Intercity som følger:

Vestfoldbanen:

- Dobbeltspor Tønsberg-Stokke: 12,0 mrd. 2021-kr
- Dobbeltspor Stokke-Sandefjord: 10,5 mrd. 2021-kr
- Dobbeltspor Sandefjord-Larvik: 10,1 mrd. 2021-kr
- **Totalt Vestfoldbanen: 32,6 mrd. 2021-kr**

Ringeriksbanen:

- **Totalt Ringeriksbanen: 27,3 mrd. 2021-kr**

Dovrebanen:

- Dobbeltspor Sørli-Åkersvika 6,6 mrd. 2021-kr
- Dobbeltspor Åkersvika-Brumunddal 13,1 mrd. 2021-kr
- Dobbeltspor Brumunddal-Moelv 10,6 mrd. 2021-kr
- Dobbeltspor Moelv-Lillehammer 16,5 mrd. 2021-kr
- **Totalt Dovrebanen: 46,8 mrd. 2021-kr**

Østfoldbanen:

- Dobbeltspor Haug-Seut 13,2 mrd. 2021-kr
- Dobbeltspor Seut-Klavestad 30,6 mrd. 2021-kr

I disse estimatene beskrives ikke kostnader for ferdig utbygging hele veien til Halden. I et oppdatert grunnlag av tallene fra KVVU-en, fra november 2011, beregnes total kostnaden av utbygging av de to dobbeltsporene listet opp over, samt fullføring til Halden. Disse tallene er forbundet med stor usikkerhet og har bidratt til at det nå gjøres nye helhetsvurderinger av videre utbygging på Østfoldbanen.

- **Totalt Østfoldbanen: 63,0 mrd. 2021-kr**
- **Totalt kostnad, full IC 169,7 mrd. 2021-kr**

Kostnadstallene ovenfor gjelder full utbygging av Intercity i henhold til konseptene i KVVU-en. Det gjøres oppmerksom på at dette er beregninger med ulik modenhet, og at det er identifisert potensial for optimalisering på alle IC-bena. Det redegjøres ikke for mulige kostnadsbesparelser i denne oversikten, da dette er foreløpige vurderinger som ikke fullt ut har vurdert forholdet mellom nytte og effekt for de reisende.

I tillegg kommer kostnadene for ferdigstilling av prosjektene som er under bygging eller har fått oppstartsbevilgning, det vil si på Østfoldbanen: Follobanen og dobbeltspor og togparkering Sandbukta-Moss-Såstad, på Vestfoldbanen: dobbeltspor Drammen-Kobbervikdalen, dobbeltspor Nykirke-Barkåker og på Dovrebanen: dobbeltspor Venjar-Eidsvoll-Langset og dobbeltspor Kleverud-Sørli.

C. Jernbanetunnel under Oslo

- Ny togtunnel Oslo: 44,5 mrd. 2021-kr.
- I tillegg kommer behov for togparkering, foreløpig estimert til 2,3 mrd. 2021-kr

D. Dobbeltspor på Ofotbanen

- Tiltaksutredning med forberedende arbeid for konsekvensutredning gjennomført av Jernbaneverket i 2016, estimerer kostnad for dobbeltspor på Ofotbanen til om lag 17 mrd. 2021-kr. Løsningen er basert på parseller med tunnel inn i Sverige. Kostnader for tiltak på svensk side er ikke inkludert.

E. Full opprusting av Narvik stasjon

- Tiltak på Narvik stasjon er del av effektpakke for kombitransport Oslo-Narvik, som er estimert å koste om lag 2,4 mrd. 2021-kr. Narvik stasjon, i hovedsak forlengelse av sporene, er estimert å koste om lag 630 mill. 2020-kr

Spm 86

I Klimaplan for 2021-2030 varsler regjeringen innføring av krav til lav- og nullutslippsløsninger for ferjer, busser og hurtigbåter. For ferjer og hurtigbåter vil regjeringen innføre lav- og nullutslippskriterier i nye anbud, der det ligger til rette for det, i løpet av henholdsvis 2023 og 2025. Regjeringen tar også sikte på å stille krav om at alle nye bybusser skal være nullutslipp eller bruke biogass i 2025.

Vi ser at utviklingen går mot nullutslipp for både ferjer, busser og hurtigbåter, men mulighetene for bruk av nullutslippsløsninger varierer mellom de tre transportformene, på tvers av samband og ruter og som følge av ulike kontraktsforhold. Det vil ikke være mulig å sikre nullutslippsteknologi, eller biogass fra alle nye ferjer, busser og hurtigbåter for de neste seks årene.

Bruk av nullutslippsteknologi krever i mange tilfeller planlegging. Det er ikke mulig å sikre bruk av nullutslippsteknologi, ev. biogass, uten at nødvendig infrastruktur for alternative drivstoff er på plass. Et ev. krav om nullutslippsløsninger må stilles lengre tid i forveien. Det går 2-3 år fra utlysning av et ferje- og båtsamband til det er satt i drift.

Vi har ikke tall som viser hva den samlede, eksakte merkostnaden ville vært for omlegging av alle ferjer, busser og hurtigbåter de neste seks årene. Regjeringen har imidlertid fått beregnet merkostnadene ved omlegging til nullutslippsløsninger for enkelte strekninger og samband, samt vurderinger av tiltakskostnader for lav- og nullutslippsløsninger for alle tre transportformene. Kostnader vil være en del av videre vurderinger av hvordan krav om lav- og nullutslippsløsninger skal innføres.

Ferjer:

De mest aktuelle beregningene av merkostnader for nullutslippsferjer ble utført for et år siden av DNV som så på fylkeskommunenes merkostnader ved overgang til lav- og nullutslippsferjer. Beregningene viser at merkostnadene ved overgang til lav- og nullutslippsferjer er sterkt varierende. For noen ferjesamband er merkostnaden ved batteriferje negativ, dvs. at dette er den løsningen som har den laveste kostnaden. For andre ferjesamband, særlig på de lengre ferjestrekningene og der det er langt til etablert kraftnett, kan merkostnadene være betydelige.

Jeg vil gjøre oppmerksom på at overgangen til lav- og nullutslippsferjer i flere tilfeller har sammenfalt med at gamle ferjer er byttet ut med nye og at gamle kaianlegg forsterkes. Våre analyser viser at merkostnadene knyttet til selve miljøkravet i seg selv er relativt lave sammenlignet med slike andre kostnadsdrivere.

Busser:

Plan for fossilfri kollektivtrafikk i 2025, som regjeringen la frem sommeren 2019, viser at elbusser og ladeinfrastruktur allerede er mer eller mindre konkurransedyktige for bruk på middels lange byruter, og totalkostnaden vil i flere tilfeller være lavere enn for dieselbusser. Vi ser at mange fylkeskommuner har tatt i bruk et stort antall elbusser. Vi forventer at disse bussene blir stadig mer konkurransedyktige med dieselbussene og at denne utviklingen vil fortsette. Regjeringen varsler i Klimaplan for 2021-2030 innføring av nullutslippskrav til nye bybussanbud fra 2025. Hvorvidt dette kravet også skal gjelde biogass skal vurderes.

Vi må regne med at, selv om bybussene kan gå på batteri allerede i dag, så vil det ta mer tid å fase inn langdistansebusser med nullutslippsteknologi. Dette krever at slike kjøretøy er tilgjengelige på markedet.

Hurtigbåter:

Elektriske hurtigbåter kommer og de første hydrogenrevne hurtigbåten er under utvikling. Flere fylkeskommuner er i gang med å utvikle grunnlaget for anbud med krav om nullutslipp til hurtigbåter. Klimakur 2030 viser imidlertid til at det ikke er satt i drift nullutslippshurtigbåter og at det derfor er lite erfaringsgrunnlag å bygge på når det gjelder merkostnader. I Klimakur slås det fast at merkostnadene er høye, noe som er reflektert i de beregnede tiltakskostnadene. Klimakur 2030 estimerer at hydrogen ligger i den høyeste kostnadskategorien, med en kostnad på mer enn 1500 kr per tonn CO₂ redusert, mens plug-in elektrifisering estimeres til å ligge i spennet 500-1500 kr per tonn CO₂ redusert.

Spm 87

Felles forutsetninger for svar på spørsmål 87, 88 og 89:

Spørsmålet 87, 88 og 89 reiser kompliserte problemstillinger som Samferdselsdepartementet har måttet forelegge for Avinor AS. Vi har derfor valgt å gjengi svarene tilnærmet ordrett. Avinor har også måttet gjøre forenklinger med den tiden som har vært til rådighet.

Beregningene omfatter i utgangspunktet bare trafikk fra Avinors lufthavner, med unntak som fremgår av teksten. Det har vært nødvendig å anta som felles forutsetning at ca. 1% av passasjerene på kortbanenettet, og 3% av passasjerene på trafikken mellom Nord og Sør, har sluttdestinasjon i utlandet med høy sats for passasjeravgiften.

Alle beregninger er basert på trafikk i 2019.

Svar spørsmål 87:

Provenytapet er beregnet til 116,5 millioner kroner. Dette inkluderer passasjerer både innen- og utenriks. Dette provenyet inkluderer FOT-rutene, som er beregnet til å utgjøre ca. 49% av de avreiste passasjerene. Dersom reduksjon i provenyet skal fordeles på de resterende avreiste passasjerer fra Avinors lufthavner, vil dette medføre en økning på 5,7 kroner per passasjer. Avinor antar at dette anslaget er noe høyt, siden det er øvrige lufthavner i Norge som også har passasjertrafikk som ikke er inkludert i beregningen.

Dersom man legger til ca. 1 million avreiste passasjerer fra Sandefjord lufthavn, Torp vil økningen bli ca. 5 kroner i avgiftssatsen.

Hva dette vil si for billettprisene kan ikke Avinor utlede, da det har vist seg at flyselskapene i mindre grad tar ut flypassasjeravgiften i økte priser av markedshensyn. Her er det antageligvis forskjell på FOT-ruter og kommersielle ruter. Det er større sannsynlighet for fullt kostnadsgjennomslag på FOT-ruter enn hva det er på kommersielle ruter.

Spm 88

Avinor har ikke vært i stand til å skille mellom store og små fly. Det skilles heller ikke mellom avganger på FOT-ruter og kommersiell trafikk.

Når vi legger disse forutsetningene til grunn, vil provenytapet være ca. 60 millioner kroner.

Spm 89

Avinor har ikke vært i stand til å skille mellom store og små fly. Det skilles heller ikke mellom avganger på FOT-ruter og kommersiell trafikk.

Når vi legger disse forutsetningene til grunn, vil provenytapet være ca. 250 millioner kroner.

Spm 90

Dagens sovevogner har begrenset levetid, og det er ikke reservemateriell for sovevogner. I nattogutredningen og KVVU for nytt fjerntogmateriell er antallet sovevogner som skal til for å dekke etterspørselen frem til 2035 vurdert. Det er også tatt høyde for reservemateriell. Det anbefales å øke antallet sovevogner fra dagens 20 vogner til en kapasitet tilsvarende 38 sovevogner. Det anbefales også å innføre minst en ekstra komfortklasse mellom dagens kupe med seng og sittestoler. Kostnadene for et nytt sovetilbud er i overkant av 1,5 mrd.

Spm 91

På Sørlandsbanen kjøres det i dag en rutemodell med tilnærmet 2 timers frekvens. Fra desember 2022 suppleres det med ytterligere en avgang hver vei, slik at det i praksis blir en 2-timers frekvens på strekningen Oslo-Stavanger. På Bergensbanen er det i trafikkavtalen med Vy Tog fra desember 2021 avtalt en økning fra 3 til 5 avganger hver vei (nattogavgangen kommer i tillegg) i sommerperiodene fra og med 2022. Dette gir en tilnærmet 2-3 timers frekvens. På Dovrebanen er det i trafikkavtalen med SJ

Norge avtalt en økning fra 3 til 6 avganger hver vei (nattogavgangen kommer i tillegg) fra desember 2021 forutsatt at det finnes tilgjengelig infrastrukturkapasitet. Dette gir en tilnærmet 2-3 timers frekvens. Disse forbedringene gjennomføres med mer effektiv bruk av eksisterende flåte. I fjerntogstrategien som Jernbanedirektoratet har utarbeidet som del av NTP arbeidet, er mulighetsrommet for en to-timers grunnrute utredet, og behovet for togsett for å øke frekvensen til to-timers trafikk beregnet. Det er totalt behov for 4 nye togsett for å ha tilstrekkelig materiell til å øke frekvensen. Kostnaden vil være i størrelsesorden 1,5 mrd

Spm 92

Det er dessverre ikke enkelt å oppgi en typisk kostnad for bygging av kryssingsspor generelt sett. Jernbanedirektoratet har utviklet en metodikk for å estimere kostnader for å bygge nye og for å forleng kryssingsspor. Kort fortalt innebærer modellen å bruke erfaringstall fra tidligere kryssingssporprosjekter til å lage en slags standard meterpris for ulike byggeforhold. Man skiller eksempelvis mellom hva det koster pr. meter å bygge på kvikkleire, i tettbygde strøk, i myr eller på fast grunn. Dette betyr at det ikke lar seg gjøre å oppgi en typisk kostnad for kryssingsspor. Metodikken er blant annet brukt i beregningen i KVVU for Kongsvingerbanen. Metodikken bygger på de samme prinsippene som Bane NOR benytter, men er noe forenklet siden Jernbanedirektoratet estimerer i helt tidlig prosjektfase. I anbefalt konsept fra KVVU for Kongsvingerbanen spenner estimert kostnad for utvikling av kryssingsspor seg fra forlenging av Roven til 172 mill.kr til bygging av nytt ved Bodung til 303 mill.kr. som inkluderer nye underganger og sanering av planoverganger. Dette kostnadsintervallet eksemplifiserer godt at kostnadene knyttet til bygging av kryssingsspor varierer etter forholdene.

Spm 93

Fase I av utbyggingen på Alnabru, en rekke kapasitetsøkende strakstiltak, er under bygging med en restkostnad på 135 mill. kroner i 2022. Det er estimert at dette vil gi tilstrekkelig kapasitet til å kunne håndtere forventet etterspørsel ut hele planperioden. Kostnadene for Fase II, en videreutvikling av terminalen og ytterligere økning av kapasiteten, er rett under 8 mrd. kroner totalt sett. Jernbanedirektoratet anbefaler å utvikle terminalen i trinn – med en mulig oppstart av Fase II i andre seksårsperiode. KVVU Godsterminalstruktur i Oslofjordområdet ble levert til Samferdselsdepartementet i 2020, og det er gjennomført KS1 av konseptvalgutredningen. KS1-rapporten er for tiden til behandling i departementet, og regjeringen tar sikte på å foreta konseptvalg i løpet av våren. KS1-rapporten anbefaler en videreutvikling av Alnabruterminalen med en modernisering og effektivisering av terminalen mot 2050. Transportetatens anbefaling er tilsvarende, men legger til grunn at kapasitetstaket nås i 2040. Innen kapasitetstaket nås er det behov for en oppgradering som videreutvikler terminalens kapasitet og effektivitet. Felles for anbefalingene er at videre utvikling baseres på at Alnabru består som hovedterminal for frakt av kombitransport med jernbane både regionalt og nasjonalt.

Spm 94

Det er ikke anledning til å avslutte inngåtte trafikkavtaler før de løper ut. Det betyr at tidligste mulige avslutning på trafikkavtalene for Trafikkkpakke 1 – 3 er ruteterminskiftet i henholdsvis 2027, 2028 og 2029. Kollektivtransportforordningens bestemmelser vil ved gjennomføring av endringsforordning 2016/2338 (del av EUs fjerde jernbanepakke) innebære at hovedregelen vil være at offentlig kjøp av persontransport skal konkurransenutsettes. Fra 25. desember 2023 vil adgangen til å direktetildele slike avtaler være begrenset. Det er i Prop 101 LS (2019-2020) kapittel 2.1.4.5 redegjort for disse endringene:

For jernbane har det frem til nå vært nasjonal valgfrihet for om kontrakter om offentlig tjeneste skal tildeles etter konkurranse eller tildeles direkte. Ved direktetildeling gjelder strenge krav for å unngå kryssubsidiering og risiko for overkompensasjon.

Endringsforordningen medfører at det som utgangspunkt skal være obligatorisk bruk av konkurranse ved tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteytelse av persontransport med jernbane, på lik linje med andre kollektivtransporttjenester på vei og på andre banesystemer. Forordningen åpner for muligheten til å direktetildele kontrakter dersom visse vilkår er oppfylt, og nasjonal lovgivning ikke forbyr det. Vilklårene er knyttet til følgende situasjoner:

- Særlige strukturelle eller geografiske omstendigheter som gjør at direktetildeling av kontrakten vil gi bedre kvalitet på tjenestene eller høyere kostnadseffektivitet
- Manglede interesse i markedet eller mangel på tilbydere
- Lav kontraktsverdi eller begrenset togproduksjon
- Hastetiltak ved fare for trafikkavbrudd

Direktetildelte kontrakter om offentlig tjenesteyting må ha målbare, gjennomsiktlige og kontrollerbare krav til punktlighet, hyppighet, kvalitet og kapasitet. I tillegg skal disse kontraktene inkludere resultatindikatorer som setter kompetent myndighet i stand til å gjøre regelmessige vurderinger av operatørens resultatoppnåelse. Det skal også knyttes sanksjoner til manglende resultatoppnåelse. Samferdselsdepartementet har redegjort nærmere for den nødvendige nasjonale reguleringen ved en eventuell bruk av unntaksmuligheten i første strekpunkt ovenfor (dette vil fremgå av ny artikkel 5 nr. 4a) i høringsnotat til forskriftsendringene som er nødvendige for å gjennomføre fjerde jernbanepakke i norsk rett:

Det er etter ny artikkel 5 nr. 7 i kollektivtransportforordningen nødvendig å regulere nærmere nasjonalt hvordan en vurdering av vedkommende myndighets eventuelle beslutninger om å direktetildele kontrakt om offentlig tjenesteyting etter ny artikkel 5 nr. 4a og 4b skal foregå.

Departementet har i denne forbindelse foreslått en egen ordning for å gjøre det mulig å be Statens jernbanetilsyn i rollen som markedsovervåkingsorgan om en vurdering av beslutninger om å tildele en kontrakt direkte i medhold av artikkel 5 nr. 4a og 4b. De foreslåtte bestemmelsene går ut på at en slik beslutning om direktetildeling skal være skriftlig og må straks publiseres. Videre er det angitt hvem som kan be om en slik vurdering og at dette må gjøres innen tre uker etter at direktetildelingsbeslutningen ble kjent. Departementet har foreslått at vurderingen må gjøres innen fire uker for å sikre formålet om en rask og effektiv avklaring. Vurderingen påvirker ikke muligheten til ordinær domstolsprøving av tildelingsbeslutningen.

Reglene i EUs fjerde jernbanepakke endrer for øvrig ikke Jernbanedirektoratets muligheter til å avlyse en pågående konkurranse.

Spm 95

Dårlig regularitet vinterstid skyldes bl.a. fokksnø som legger seg på veien eller reduserer sikten, stigninger og kurvatur som gjør at tunge kjøretøyer står fast ved glatt føre og vind som i seg selv utgjør en risiko. De foreslåtte tiltakene består av stedvis heving av veien, krabbefelt, fresefelt, utslaking av skråninger og tilpasning av sideterreng for å unngå fokksskavler. Det er gjort kostnadsberegninger tilpasset en samlet ramme på 500 mill. kr for disse tiltakene. Tiltakene tilpasses ut fra tilgjengelig ramme og gjennomføres slik at det som gir best samlet regularitet tas først. Tiltakene må også sees i sammenheng med teknologitiltak (se svar på spm 48).

Spm 96

Det tas hensyn til godstransport i de samfunnsøkonomiske analysene av prosjekter i Nasjonal transportplan.

Nytte for godstransport er med i beregningene av alle store veiprosjekter. For godstransport er tidskostnader knyttet opp mot driften av transportmiddelet, det vil si lønn til fører samt sosiale kostnader og kapitalkostnad på selve transportmiddelet. Avstandskostnad varierer etter type transportmiddel. For eksempel er det ved veitransport ulike kategorier av lastebil/vogntog, og også egenskaper ved veinettet, for eksempel ulike fartsgrenser, stigning etc. I tillegg til de nevnte komponentene kommer tidsverdien på selve godset. Den varierer med ulike varegrupper og knytter seg til verditap på gods under transport (for eksempel fersk fisk), samt kostnaden av at verdier er bundet opp. Ulempekostnader på grunn av stengte veier er behandlet i prosjekter som spesifikt omhandler strekninger utsatt forstengning, for eksempel skredutsatte strekninger. Der er det et generelt tillegg for ulempe ved venting og usikkerhet og ekstrakostnader ved omkjøring, men i denne metoden er det per nå ikke et eget tillegg for verdiforringelse på gods fordelt på varegrupper.

Også i beregninger av nytte for jernbaneprosjekter inkluderes virkninger for godstransport, både med hensyn til mer effektiv transport (raskere framføringstid og andre besparelser i næringslivets transportkostnader), økt kapasitet i jernbanesystemet og mer pålitelig transport i nytte-kostnadsanalyser av effektpakker for jernbanen. Det er imidlertid ikke i alle effektpakkene vi har identifisert vesentlige virkninger for godstransporten. De effektpakkene vi har identifisert vesentlige virkninger for godstransport og inkludert dem i nytte-kostnadsanalysene, er "Effektpakkene for kombitransport" og "Trinn 1 Vossebanen (økt kapasitet)".

For prosjekter på kyst er det i de strekningsvise analysene tatt hensyn til godstransporten gjennom detaljerte kalkulasjonspriser for tids- og distansekostnader, fordelt på ulike skips kategorier og størrelsesgrupper. Der det er relevant blir i tillegg effekter for godstransporten gjennom beregning av produktivitetseffekter for bedrifter hensyntatt. Godsets tidskostnad, herunder kapitalkostnad og verditap, er ikke hensyntatt i analysene som foreligger. Kystverket har ambisjon om å inkludere disse på sikt, men siden sjøtransporten stort sett transporterer varegrupper med lave tidsverdier, forventer ikke Kystverket at en slik inkludering vil gi store endringer i verdsettingen av prosjektporteføljen

Spm 97

Parsellene E6 Trøndelag grense-Majahaugen og Flyum-Kappfjelli var opprinnelig lagt inn som opsjoner i kontrakten med mulighet for å ta ut disse arbeidene dersom kostnadsutviklingen tilsa at kostnadsrammen ville bli overskredet. Av ulike årsaker økte kostnadene i prosjektet, og det ble i 2017 derfor behov for å utløse opsjonene og ta disse parsellene ut av kontrakten og prosjektet. Videre utvikling av parsellene E6 Trøndelag grense-Majahaugen og Flyum-Kappfjelli vil imidlertid bli vurdert i forbindelse med konkretiseringen av utbedringsstrekningen E6 Grong-Nordland grense.

Spm 98

Den samfunnsøkonomiske analysen for tiltaket viser stor negativ netto nytte, og på bakgrunn av dette har prosjektet ikke nådd opp i prioriteringene.

Spm 99

Rv. 4 (mill. kr)

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

Rv. 15 (mill. kr)

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

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

Hordfast -tilhørende kostnadsestimat for midtre trase og indre trase

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

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

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

Spm 100

Jeg viser til at vi innfører porteføljestyring i Nasjonal transportplan 2022-2033, og for kombitransport for jernbane innebærer det prioritering av de samfunnsøkonomisk mest lønnsomme tiltakene innen de fire effektpakkene som nevnes i spørsmålet. Dette vil bidra til å styrke jernbanens fortrinn som transportform. Effektpakken for kombitransport Oslo-Trondheim/Åndalsnes innebærer følgende konkrete tiltak:

- Mulige kryssingssporforlengelser på Melhus, Dovre og Jessheim, Oppdal og Kongsvoll
- Bygging av ett nytt kryssingsspor, muligens på Gardsenden.

Effektpakken for kombitransport Oslo-Bergen innebærer følgende konkrete tiltak:

- Mulige kryssingssporforlengelser på Sandermosen, Veme, Ål, Vaksdal, Trengereid.

Effektpakken for kombitransport Oslo-Narvik innebærer følgende konkrete tiltak på norsk side:

- Mulige kryssingssporforlengelser på Galterud, Magnor, Rånåsfoss, Seterstøa, Sander, Åbogen, Skotterud.
- Bygging av et nytt kryssingsspor, muligens på Bodung
- Utbedring Narvik terminal og Narvik stasjon

Effektpakken for kombitransport Trondheim-Bodø innebærer følgende konkrete tiltak:

- Bygging av nytt kryssingsspor, muligens på Sukkertoppen, ytterligere ett kryssingsspor må utredes og planlegge

Spm 101

Effektpakken *Ny rutemodell Østlandet* inneholder en rekke tiltak. Fire av disse utgjør den såkalte «Brynsbakkenpakken», som totalt er kostnadsberegnet til 5,1 mrd.kr. Tiltakene er:

- Retningsdrift i Brynsbakken (1 760 mill. kroner)
- Ventespor ved Grorud (616 mill. kroner)
- Vendespor ved Asker (413 mill. kroner)
- Utvidelse av Sandvika stasjon (2 360 mill. kroner)

Effektpakken *Ny rutemodell Østlandet* er prioritert i Nasjonal transportplan med oppstart i første planperiode, og ferdigstilling i andre planperiode. Effektpakken er fullfinansiert i planperioden.

Spm 102

I henhold til Bane NORs prognoser fra august 2020 er kostnaden for dobbeltspor mellom Haug (ikke Moss) til Seut 13,2 mrd. 2021-kr. Dobbeltspor mellom Såstad og Haug ble ferdigstilt i 2000.

Spm 103

Alternativene som ble vurdert i forstudien var: Kleberget, Værle, Dilling, Såstadsbogen, Solberghøyda, Tesalajordet, Råde stasjon, Kambo, Gon, Løken/Høyda, Kjellerødåsen vest og Kjellerødåsen øst. I arbeidet med hovedplan ble de syv første silt bort. Det er gjort estimat for de gjenværende alternativene. Dette er som følger (i 2019.kr):

	Kambo	Gon	Løken/Høyda	Kjellerødåsen vest	Kjellerødåsen øst
Basisestimat	1 180	940	936	1 294	1 023
P50 etter usikkerhetsanalys	1 630	1 282	1 245	1 726	1 354

Spm 104

Det prioriterte beløpet til Fellesprosjektet Ringeriksbanen E16 Høgkastet-Hønefoss i første seksårsperiode vurderes som realistisk. Regjeringen har i utarbeidelsen av Nasjonal transportplan 2022-2033 vektlagt at prioriteringene innenfor de økonomiske planrammene skal være realistiske. Regjeringen innfører samtidig porteføljestyring, som betyr at den faktiske gjennomføringen av prosjektporteføljen vil kunne bli annerledes enn det som fremgår av prosjektlisten i meldingens kapittel 12, eksempelvis dersom den samfunnsøkonomiske lønnsomheten endres. Regjeringen kommer tilbake med vurderingen

av om fellesprosjektet bør overføres til Nye Veier, og om dette vil kunne påvirke fremdriftsplanen for prosjektet i RNB 2021.

Spm 105

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

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

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

Spm 106

Det vises til omtale på side 189 i meldingen:

"Enkelte av jernbanesatsingene i denne transportplanen har innvirkning i flere korridorer. Videre er infrastrukturen for jernbane sammensatt, og investeringer i én del av nettet kan ha stor betydning for trafikkavviklingen andre steder. Det er derfor prioritert enkelte jernbanetiltak i første seksårsperiode som ikke er plassert i en bestemt korridor."

Dette gjelder disse tiltakene, jf. tabell 12.2 (side 259):

Tiltak	Stat 2022-2027	Stat 2028-2033
Bedre nettdekning (jernbane)	2 600	0
Kombitransport Oslo–Narvik via Sverige	865	1 583
Sum	3 465	1 583

Resterende beløp er omtalt i det følgende:

"Videre er det tatt høyde for å utvikle nye effektpakker som kan være aktuelle for oppstart i andre seksårsperiode. I første seksårsperiode utgjør rammen til dette formålet 2,3 mrd. kroner, og i andre seksårsperiode 39,5 mrd. kroner. Rammene til utvikling av nye effektpakker er ikke korridorfordelt, siden det ikke er avklart hvilke tiltak som vil være aktuelle å gjennomføre."

Spm 107

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

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

Spm 108-119

(Mindre tiltak*) Som det går fram av St. meld 20, kap. 10.4.4 har ikke regjeringen prioritert mellom mindre investeringstiltak, såkalte programområder, men at arbeidet med å konkretisere disse tiltakene vil fortsette i gjennomføringsfasen. Statens vegvesen har startet arbeidet med en plan som skal sette de i stand til å følge opp målene og de økonomiske rammene i meldingen.

Som det går fram av meldingen legger regjeringen opp til en mer dynamisk prosess, som skal gi rom for endrede prioriteringer dersom forutsetningene for prioriteringene i NTP endres. Regjeringen vil derfor unngå å gi føringer på konkrete tiltak, men heller hvilke utfordringer som skal løses og hvilke mål vi vil nå. Eksempelvis er mange programområdetiltak svært viktige for at regjeringen skal nå sine mål, blant annet innenfor trafiksikkerhet, men også for å følge lovpålagte krav innenfor miljøområdet, for å øke framkommelighet, regularitet og

komfort på deler av veinettet hvor full utbygging ikke er aktuelt i 12-årsperioden. Regjeringen mener det er et svært viktig prinsipp at det som i dag vil være opp til virksomhetene til å prioritere konkrete programområdetiltak innenfor de økonomiske rammene i de årlige budsjettene.

Det refereres flere steder til Statens vegvesens svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet i arbeidet med ny Nasjonal transportplan. Svarene finnes her: [NTP 2022-2033: Oppdrag og svar - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)
Kostnader er oppgitt i 2021-kr eks. reguleringsplankostnader.

Spm.nr	Spørsmål	Kostnads- anslag (mill. 2021- kr)	Merknad
108	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E39 Hordfast med bru over Bjørnafjorden?	37 722	Meld.st. 20 kap 12 side 253 til 260. Gjelder E39 Ådland-Svegatjørn
109	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E39 - Ringveg øst fordelt ned på delprosjekt?	23 300	Viser til svar på spørsmål 36. Fra SVVs leveranse til oppdrag 1: <ul style="list-style-type: none">- E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset 12,3 mrd. kr, fordelt med om lag 5,6 mrd. kr til E39 Vågsbotn-Klauvaneset, inkl. hovedkryss i Vågsbotn, og om lag 6,7 mrd. kr til E16 Arna-Vågsbotn- E39 Fjøsanger-Arna 11 mrd. kr
110	Hva er kostnadsanslaget for		Her er bare med prosjekt mellom Lavik og Byrkjelo. Fra SVVs leveranse til

	og Fjordane fordelt ned på delprosjekt?		E39 Sandane – Byrkjelo, 987 mill. kr E39 Bogstunnen-Gaular gr., 1 184 mill. kr E39 Storehaugen-Førde, 3025 mill. kr E39 Skjersura, 842 mill. kr E39 Klakegg- Byrkjelo, 2095 mill. kr
--	---	--	--

111	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E39 Sandane		Se spørsmål 110
112	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E39 Ålgård - Hove?	3 893	Meld. St. 20 kap 12 side 253 til 260
113	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134	3 061	Meld.st. 20 kap 12 side 253 til 260.
114	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E39 Smiene	3714	SVs leveranse til oppdrag 1
115	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Røldal	4 472	SVs leveranse til oppdrag 1

116	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet for ny	337	Jf. Meld. St. 20 (2020-2021) der prosjektet Rv. 42 Gamle Eigerøyveien-Hovlandsveien er prioritert
117	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Bakka - Solheim?	2 044	SVs leveranse til oppdrag 1
118	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Husøyvegen (arm fra E134 flyplass- havn)?	130	Jf. Meld. St. 20 (2020-2021) der prosjektet Rv. E134 Helganeskrysset-arm Husøy er prioritert
119	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E39 Akسدal - Våg?	2 472	SVs leveranse til oppdrag 1. Gjelder strekningen Akسدal - Sunnfør

Spm 120

Dagens vei er fylkesvei. Det foreligger ikke planer om å omklassifisere strekningen til riksvei. Statens vegvesen har derfor heller ingen kostnadsanslag.

Spm 121

Dagens vei er fylkesvei. Det foreligger ikke planer om å omklassifisere strekningen til riksvei. Statens vegvesen har derfor heller ingen kostnadsanslag

Spm 122

Det er satt av 500 mill. kr til rv. 9, jf. Meld. St. 20 kap. 12 s. 253-260.

Midlene vil gå til ferdigstillelse av parsellen Rotemo-Lunden og oppstart av parsellen Byklestøylene-Hartevatn. Arbeid med reguleringsplan for sistnevnte parsell er igangsatt. Det er i tillegg behov for om lag 245 mill. kr for å få gul midtlinje helt til Hovden. Her inngår ferdigstillelse av parsellen Byklestøylene-Hartevatn, til foreløpig antatt kostnad 155 mill. kr. Her inngår også utbedring av parsellen Frøysnes, foreløpig antatt kostnad 90 mill. kr.

Spm 123

Prosjektet er i tidlig utredningsfase, og det er derfor stor usikkerhet rundt omfang og kostnader. Utbedringen i Galtesundet er foreløpig antatt å koste et sted mellom 5 og 10 millioner kroner. Prosjektet planlegges videre med tanke på innspill til NTP 2026-2037.

Spm 124

Prosjektet er i tidlig utredningsfase. Det er derfor stor usikkerhet rundt omfanget av tiltaket og det foreligger foreløpig ikke et kostnadsanslag. Prosjektet planlegges videre med tanke på innspill til NTP 2026-2037.

Spm 125

Regjeringen er kjent med at aktørene bak Gullknapp jobber med et prosjekt for å videreutvikle satsingen på luftfartsrettet virksomhet ved Gullknapp, herunder et dronesenter/utdanning av dronepiloter. Aktørene har også henvendt seg til regjeringen for å be om støtte til prosjektet, men dette er så langt ikke et prosjekt regjeringen har utredet videre og det foreligger ikke noe kostnadsanslag utover det aktørene selv har opplyst i sin anmodning om støtte.

Spm 126, 128, 131-138

Spm.nr	Spørsmål	Kostnadsanslag (mill. 2021-kr)	Merknad
126	Hva er kostnadsanslaget for ny tunell i Haukomfjellet i Sirdal?		Dagens vei er fylkesvei. Statens vegvesen har ingen kostnadsanslag.
128	Hva er kostnadsanslaget for utbedret stamvei fra E18 til Larvik Havn?		Det foreligger per i dag ikke kostnadsanslag. Det pågår en utredning om løsninger.
131	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet å oppgradere fylkesvei 355 (og eventuelt omklassifisere til riksvei)?		Dagens vei er fylkesvei. Det foreligger ikke planer om å omklassifisere strekningen til riksvei. Statens vegvesen har derfor heller ingen kostnadsanslag.
132	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet å oppgradere fylkesvei 353 Gassveien (og eventuelt omklassifisere til riksvei)?		Dagens vei er fylkesvei. Det foreligger ikke planer om å omklassifisere strekningen til riksvei. Statens vegvesen har derfor heller ingen kostnadsanslag.

133	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet å oppgradere fylkesvei 305 Kodalveien (og eventuelt omklassifisere til riksvei)?		Dagens vei er fylkesvei. Det foreligger ikke planer om å omklassifisere strekningen til riksvei. Statens vegvesen har derfor heller ingen kostnadsanslag.
134	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Seljestad - Vågsli?	7 533	Totalt for delstrekningene Seljestad – Røldal og Røldal – Vågsli
135	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Bergen-Jondalen?		Ikke i planfase, arbeid med KVV er under oppstart. SVV har ikke kostnadsoverslag for denne.
136	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Bakka- Solheim?		Se spm. 117
137	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Gvammen-Kongsberg?	7 652	Fra SVVs leveranse til oppdrag 1. Total for de to delstrekningene Saggrenda-Elgsjø og Elgsjø – Gvammen
138	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Åmot- Vinjesvingen?		Mindre tiltak*

Spm 127

Samferdselsdepartementet legger til grunn at "viderekobling mot Sørlandsbanen" skal forstås som Grenlandsbanen. En utbygging av full ytre InterCity på Vestfoldbanen, fra Tønsberg til Skien, og Grenlandsbanen har en estimert samlet kostnad på om lag 56,8 mrd. 2021-kroner

Spm 128 – se ovenfor

Spm 129

Samferdselsdepartementet har ikke grunnlag for å oppgi en eksakt kostnad for en enkel avgrensning til en privat godsterminal på Kopstad. Dette skyldes at avgrensningen er del av forventet kostnad for tiltaket Nykirke – Barkåker. Bane NOR har antydnet at dersom man velger å ikke bygge avgrensningen i første omgang, vil det kunne koste om lag 35 mill. 2019-kroner, pluss sikringsanlegg og entreprenørkostnader, å koble terminalen på dobbeltsporet på et senere tidspunkt.

Når det gjelder tilknytning til E18, fremgår det av Meld. St. 20 (2021-2022), kap. 10.4.4 at regjeringen ikke har prioritert mellom mindre investeringstiltak, såkalte programområder. Det kommer fram av meldingen at arbeidet med å konkretisere disse tiltakene fortsetter i gjennomføringsfasen av meldingen. Regjeringen legger til grunn at det som i dag vil være opp til virksomhetene å prioritere konkrete programområdetiltak, innenfor de økonomiske rammene i de årlige budsjettene. Vi har derfor ingen kostnadsanslag for strekningen.

Spm 130

Basert på en tidligere utført utredning antas en ny tømmerterminal på Sunde å innebære en investering på om lag 350 mill. 2018-kroner. Beregningene er heftet med usikkerhet. Dette er typisk for infrastrukturprosjekter som er i en tidlig utredningsfase.

Spm 131-138 besvart ovenfor (fra spm 126)

Spm 139 (besvart etter spm 142)

Spm 140

«Godspakke Innlandet», omtalt i Nasjonal transportplan 2018-2029 som en del av "Godspakken", består av en rekke enkeltprosjekter. Flere av disse er på et tidlig plangrunnlag. Det er ikke mulig for Samferdselsdepartementet å oppgi presise kostnadsanslag for å fullføre alle enkeltprosjektene i godspakken, fordi det mangler gode kostnadsestimater. Og så en presisering. «Godspakke Innlandet» har blitt et etablert begrep i skognæringen. Departementet behandler ikke disse tiltakene samlet som en definert pakkeløsning, men de vurderes selvfølgelig i en helhet.

Elverum tilsving:

Estimatet fra «Godspakken» i NTP 2018-2029 var opprinnelig 400 mill. 2016-kroner. Bane NOR har fullført hovedplan og leverte anbefaling til Jernbanedirektoratet i 2020. Hovedplanen er ikke ferdigbehandlet av direktoratet. Kostnaden i anbefalingen fra hovedplan er høyere enn estimatet fra NTP 2018-2029, men vil være gjenstand for diskusjon i direktoratets behandling.

Elektrifisering Solør- og Rørosbanen på strekningen Kongsvinger – Hamar – Elverum:

Estimatet fra «Godspakken» i NTP 2018-2029 var opprinnelig 1 mrd. 2016-kroner. Bane NOR har fullført hovedplan og leverte anbefaling til Jernbanedirektoratet i 2020. Denne er ikke ferdigbehandlet av direktoratet. Kostnaden i anbefalingen fra hovedplan er høyere enn estimatet fra NTP 2018-2029, men vil være gjenstand for diskusjon i direktoratets behandling.

Kryssingsspor Kirkenær og Løten:

Hovedplan er ferdig og godkjent. Detaljplan er foreløpig stoppet i påvente av tilstrekkelig finansiering. Gjenstående kostnad for å realisere Løten og Kirkenær kryssingsspor er om lag 260 mill. 2019-kroner.

Tilsving/Tømmerterminal Kongsvinger (mulig erstatning/supplement til Norsenga):

Bane NOR leverte en utredning i 2019. Prosjektet inkluderer flere tiltak enn tilsving og tømmerterminal. Deler av disse er nå inkludert i effektpakken for kombigods Oslo-Narvik. Samtidig vil behovet for togparkeringsplasser måtte avklares. De foreliggende basisestimatene på mellom 1,1 mrd. kroner - 1,7 mrd. 2019-kroner er ikke representative for behov/tiltak.

Hauerseter kombi- og tømmerterminal:

Med bakgrunn i høye kostnader er Bane NORs forslag til løsning fra hovedplan for Hauerseter kombi- og tømmerterminal besluttet ikke videreført. Det er dialog mellom næringen, Bane NOR og Jernbanedirektoratet om alternative løsninger for tømmertransport og muligheter for privat finansiering. KS1 av KVV Godsterminalstruktur i Oslofjordområdet tilrå at videre planer om avlastningsterminal for kombitransport på Hauerseter ikke videreføres, på grunn av høye kostnader og lav nytte. Denne

terminalen er i KVUen kostandsestimert til over 2 mrd. kroner. Konseptvalg for godsterminalstruktur i Oslofjordområdet er ennå ikke fattet.

Tømmerterminal Rudshøgda:

Ettersom videre planlegging av Rudshøgda tømmerterminal er stilt i bero i påvente av korridorvalg for en eventuell InterCity-utbygging av Brumunddal – Moelv, foreligger det ikke forventet kostnad for tiltaket. Korridorvalg avhenger av videre prioritering for ytre InterCity på Dovrebanen.

Tilsving Hamar:

Departementet er ikke kjent med kostnad for tiltaket. Det har vært planlagt som del av fremtidig dobbeltspor gjennom Hamar (InterCity-parsell Åkersvika-Brumunddal) og inngår dermed i samlet kostnad for dette prosjektet. Bane NORs anbefaling til kommunedelplan Åkersvika-Hamar skal leveres i løpet av 2021.

Spm 141

Effektpakken som muliggjør fra ett tog hver annen time til ett tog i timen Oslo-Gjøvik har en total kostnad på om lag 1 mrd. kroner. Gjenstående kostnader – inkludert det som forventes å påløpe i 2021 - er beregnet til om lag 880 mill. kroner.

I effektpakken for kombitransport Oslo-Narvik, ligger det inne midler til kryssingsspor langs Kongsvingerbanen, som også vil komme persontrafikken til gode. Effektpakken totalt er anslått å koste om lag 2,4 mrd. kroner.

I KVU for Kongsvingerbanen anbefales det på kort sikt å sette inn lengre persontog eller andre typer tog med plass til flere passasjerer. Tiltak for å tilpasse til dette er estimert å koste 1,4 mrd. kroner.

På lang sikt (utenfor planperioden) anbefales det å bygge en ny bane som grener av Hoved-/Gardermobanen nord for Lillestrøm og over til Kongsvingerbanen ved Sørumsand, samt bygge/forlenge flere kryssingsspor videre østover. Dette er estimert å koste 13 mrd. kroner.

For Rørosbanen foreligger det per nå ingen konkrete planer om utvikling av persontogtilbudet, utover en opsjon i trafikkkpakke 2. Denne består av én ny avgang per retning, per dag, fra desember 2021, og innfasing av nye tog i 2022. I posten mindre investeringstiltak for gods skal det blant annet legges til rette for at tømmerindustrien har tilgang til effektive terminaler og tilstrekkelig strekningskapasitet. Rørosbanen er inkludert i dette.

Spm 142

I henhold til Bane NORs prognoser fra august 2020 er kostnaden for dobbeltspor mellom Hamar og Lillehammer 40,2 mrd. 2021-kroner, fordelt på følgende parseller:

- Dobbeltspor Åkersvika-Brumunddal 13,1 mrd. 2021-kr
- Dobbeltspor Brumunddal-Moelv 10,6 mrd. 2021-kr
- Dobbeltspor Moelv-Lillehammer 16,5 mrd. 2021-kr

I tillegg kommer kostnader for å fullføre indre InterCity på Dovrebanen. De resterende kostnadene til dette er 17,9 mrd. 2021-kroner, jf. svar på spørsmål 150. Samlet sett er det beregnet at utbygging av dobbeltspor til Lillehammer vil koste om lag 58,1 mrd. 2021-kroner. I dette anslaget er ikke ny stasjonsløsning på Hamar inkludert.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR skal arbeide videre med å optimalisere ytre InterCity på Dovrebanen. Det vil innebære å identifisere de løsningene som gir størst tilbudsforbedring for de reisende til lavest mulig kostnad.

Spm 139, 143-149, 151

Spm.nr	Spørsmål	Kostnadsanslag (mill. 2021- kr)	Merknad
139	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet Rv. 36 Skjelsvikdalen- Skjelsvikdalen?	5 294	Meld.st. 20 kap 12 side 253 til 260.
143	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet utbedring av Fv 33 (og eventuelt kategorisere om til riksvei)?		Dagens vei er fylkesvei. Det foreligger ikke planer om å omklassifisere strekningen til riksvei. Statens vegvesen har derfor heller ingen kostnadsanslag.
144	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet utbedring av Fv 24 (og eventuelt kategorisere om til riksvei)?		Dagens vei er fylkesvei. Det foreligger ikke planer om å omklassifisere strekningen til riksvei. Statens vegvesen har derfor heller ingen kostnadsanslag.
145	Hva er kostnadsanslaget for helhetlig utbygging av Rv 25 Hamar - Løten og RV 3 Kolomoen - Løten?	Rv 25 Hamar- Løten 1 969	Rv 25 er Nye Veiers ansvar. Rv. 3 Kolomoen-Løten 1453 mill. kr (forenklet anslag for optimalisert prosjekt i forbindelse med oppdrag 9).
146	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet med sammenhengende firefelts på rv 4 fra Oslo til Biri?	23000	Kostnad fra verdianalysen for rv. 4 utarbeidet av Asplan viak for strekningen Grorud - Mjøsbrua (konsulentrapport, Microsoft Word - Rapport Verdianalyse Rv.4 Sinsen - MjÅ_sbrua (vegvesen.no) . (Kostnaden er ikke kvalitetssikret)
147	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet rv 25 Hamar - Løten?	1969	Se spørsmål 145
148	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E6 Otta - Dombås?	930	Ikke i planfase. Strekningen er foreslått overført til Nye Veier.
149	Hva er kostnadsanslaget for å videreføre Bruprogrammet fra gjeldende NTP inn i ny planperiode?		Tilskudd til utbedring for tømmertransport blir videreført med 19 mill. kr i året gjennom planperioden. Det utgjør 228 mill. kr.

151	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet rv. 15 fra Otta til Måløy	4 418 1050	Strekningen rv. 15 Lægervatn-Skora (jf. oppdrag 1) Strekningen Otta-Dønnfoss (utbedringsstrekninger fra oppdrag 9): Dovrebanen 4, Otta-Dønnefoss
-----	--	---------------	--

Spm 150

I det optimaliserte konseptet til Bane NOR, som sikrer to tog i timen Oslo-Hamar, stopper utbyggingsplanene for indre IC på Dovrebanen ved Åkersvika sør for Hamar. Det gjenstår å ferdigstille den påbegynte parsellen Venjar-Eidsvoll-Langset, Kleverud-Sørli og Sørli-Åkersvika. Sluttkostnad er estimert som følger:

- Dobbeltspor Sørli-Åkersvika 6,6 mrd. 2021-kroner
- Dobbeltspor Kleverud-Sørli 7,5 mrd. 2021-kroner
- Dobbeltspor Venjar-Eidsvoll-Langset 3,8 mrd. 2021-kroner

Utbyggingen av Venjar-Eidsvoll-Langset skal etter planen være ferdig i 2023-2024, gjenstående kostnader – inkludert det som forventes å påløpe i 2021 - er beregnet til om lag 3,8 mrd. 2021-kroner. Samlet sett er kostnadsanslaget for dobbeltspor til Hamar beregnet til 17,9 mrd. 2021-kroner

Spm 152-160

Spm.nr	Spørsmål	Kostnadsanslag (mill. 2021- kr)	Merknad
152	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E16	2 150	SVVs leveranse til oppdrag 1.
153	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet møtefri E18 mellom Oslo og riksgrensen?		Meld.st. 20 kap 12 side 253 til 260. Prosjektet Retvet-Vinterbro. 7 465 SVV har ikke kvalitetssikrede kostnader for strekningen Ørje-Melleby.
154	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E18		Se spm. 153
155	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet ny Sarpebru i	1 000	Strekningen er fylkesvei. Kostnadsoverslag hentet fra bypakke Nedre Glomma.
156	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet ny	906	Meld.st. 20 kap 12 side 253 til 260.
157	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E18	26 400	Fra SVVs leveranse til oppdrag 1. Lysaker - Ramstadsletta 14,6 mrd. kr og Ramstadsletta - Slependen - Nesbru 11,8

158	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet oppgradering	5000	Meld.st. 20 kap 12 side 253 til 260. Gjelder kun strekningen rv. 19 fra ferjeleiet til E6
159	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet tverrforbindelse Øvre Romerike, E16 til E6, Vormsund - Mogreina?		Ikke i planfase. Statens vegvesen har ingen kostnadsanslag for strekningen. NV har heller ikke kostnadsanslag her. De viser til at det foreligger ikke et eget kostnadsanslag for denne strekningen ettersom delstrekningen var en del av en større strekning i en tidlig fase i deres arbeid med strekningen Kongsvinger – E6
160	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet ny Ahusbane?		Dette er et fylkeskommunalt prosjekt. Fra Statens vegvesen har vi fått opplyst at det gjennom en forstudie for T-baneforlengelse til Lørenskog/Skårersletta og lokalisering av fremtidig basestasjon/verksted er stipulert en kostnad for T-baneforlengelse til i størrelsesorden 4,5 mrd. 2021-kr. Det skal videre være stipulert et behov for i størrelsesorden 600 mill. kr til oppgradering av kollektivaksen Kjeller-Oslo grense. Det skal også være behov for tiltak i hovedveinettet rundt Lillestrøm for å kunne redusere trafikken i sentrum og ivareta framkommelighet for buss, men tiltak og kostnader er foreløpig ikke

Spm 161-165, 167

Spm.nr	Spørsmål	Kostnadsanslag (mill. 2021- kr)	Merknad
161	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet rv. 35,	7196	SVVs leveranse til oppdrag 1.
162	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet nytt løp	2000	SVVs leveranse til oppdrag 1
163	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet nytt regionalt kryss ved E16		Mindre tiltak*

164	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet utbedring av trasé fv. 319,		Dagens vei er fylkesvei. Det foreligger ikke planer om å omklassifisere strekningen til riksvei. Statens vegvesen har derfor heller ingen kostnadsanslag.
165	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet videreføre E16 ved	1 633	Fra SVVs leveranse til oppdrag 1. Gjelder strekningen Nymoen - Eggemoen.
167	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet gang- og sykkelvei langs fv. 128		Strekningen er fylkesvei. Statens vegvesen ingen kostnadsanslag for strekningen.

Spm 166

I Jernbanestrategien utarbeidet til Nasjonal transportplan 2018-2029 ble det skissert en mulighet for en kobling mellom Roa og Dovre-/Hovedbanen, som en fremtidig godsforbindelse på lang sikt. Dette er imidlertid ikke utredet videre, og det foreligger ingen kostnadsestimat for en slik forbindelse. Det er heller ikke utredet noen tverrforbindelse mellom Randsfjordbanen/Roa-Hønefosslinjen og Gardermobanen for persontogreiser.

Randsfjordbanen mellom Hokksund og Hønefoss trafikkeres i dag av godstog og persontog på Bergensbanen. Etablering av et lokalt persontogtilbud på strekningen er vurdert av Jernbanedirektoratet og Asplan Viak (Urbanet Analyse) i 2020 (UA-rapport 145/2020).

Urbanet Analyse har ikke funnet tilstrekkelig markedsgrunnlag for å etablere et slikt lokaltogtilbud på denne strekningen og anbefaler ikke å gå videre med mer detaljerte analyser av gjenåpning av persontransport på Randsfjordbanen. Til tross for at kapasitetsvurderingen viser at det kan være mulig å få til et tilbud rent teknisk, har analysen identifisert et begrenset potensial og det virker mer hensiktsmessig at transportbehovet løses med buss enn tog.

Det er så langt ikke utarbeidet rutemodeller som gir grunnlag for å konkretisere hva som skal til for å sikre at et togtilbud på denne strekningen kan korrespondere med Ringeriksbanen i Hønefoss eller togtilbudet på Sørlandsbanen på Hokksund. En slik utredning må også inkludere kostnader knyttet til oppgradering av stasjonene, andre nødvendige infrastrukturiltak, materiellbehov og -kostnad og driftskostnader.

Samferdseldepartementet støtter denne anbefalingen fra Urbanet Analyse, men vil vurdere markedspotensialet og tilbudsforbedring på nytt i forbindelse med åpningen av Ringeriksbanen.

Spm 168

Borg havn har stor betydning for den omfattende industriproduksjonen i området, men farvannet inn til havnen er trangt og krevende og innseilingen grunnes opp av sedimenter som føres ut med Glomma. Dette gir seilingsrestriksjoner for store fartøy, og uten tiltak vil disse på sikt ikke kunne anløpe Borg havn. Innseilingen skal derfor utdypes for å ivareta sjøtransportens behov for framkommelighet og sikkerhet. Prosjektet er prioritert for oppstart og fullfinansiert i første del av planperioden. Kostnadsanslaget er på 256 mill. kr.

Spm 169

Det er litt vanskelig å oppgi kostnader for dobbeltspor til Fredrikstad, for dette berører to parseller. For det opprinnelige InterCity-konseptet går dobbeltsporparsellen mellom Seut og Klavestad gjennom Fredrikstad. Denne parsellen, og en full utbygging av dobbeltspor Haug-Seut, er det som mangler for å få dobbeltspor til (og forbi) Fredrikstad.

I henhold til Bane NORs overordnede prognoser fra august 2020, som ligger til grunn for Nasjonal transportplan 2022-2033, er kostnaden for parsellene som følger:

- Dobbeltspor Haug-Seut 13,2 mrd. 2021-kr
- Dobbeltspor Seut-Klavestad 30,6 mrd. 2021-kr

Fullføring av Follobanen og Sandbukta-Moss-Såstad forutsettes også for å gi dobbeltspor til Fredrikstad. Det er viktig å se utbygging av dobbeltspor i sammenheng med øvrige investeringer som er nødvendig for å gi et forbedret togtilbud til de reisende. I Meld. St 20 (2020-2021) *Nasjonal transportplan 2022-2033* skriver regjeringen at det på Østfoldbanens vestre linje pågår et arbeid for å vurdere mulige tilbudsforbedringer til reduserte kostnader, som alternativer til sammenhengende dobbeltspor på hele strekningen til Halden.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR vurderer verdioptimaliserte alternativer for videre utvikling av togtilbudet på Østfoldbanen. Det er viktig å finne gode transportløsninger for denne korridoren innenfor realistiske økonomiske rammer.

Bane NOR har identifisert en alternativ løsning som muliggjør dobling av togfrekvensen og noe redusert reisetid mellom Fredrikstad og Oslo samt flere rushavganger også fra Halden og Sarpsborg, med mindre utbygging enn i opprinnelig konsept. Det optimaliserte konseptet er kostnadsberegnet til om lag 15 mrd. 2021-kroner. Det vurderes fremdeles hvilke konsekvenser dette vil ha for fleksibiliteten i jernbanesystemet og videre utvikling av togtilbudet.

Spm 170

I henhold til Bane NORs prognoser fra august 2020, som ligger til grunn for Nasjonal transportplan 2022-2033, er kostnaden for utbygging av dobbeltspor på strekningen Haug-Seut beregnet til 13,2 mrd. 2021-kroner.

Det er viktig å se utbygging av dobbeltspor i sammenheng med øvrige investeringer som er nødvendig for å gi et forbedret togtilbud til de reisende. I Meld. St 20(2020-2021) *Nasjonal transportplan 2022-2033* skriver regjeringen at det på Østfoldbanens vestre linje pågår et arbeid for å vurdere mulige tilbudsforbedringer til reduserte kostnader, som alternativer til sammenhengende dobbeltspor på hele strekningen til Halden.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR vurderer verdioptimaliserte alternativer for videre utvikling av togtilbudet på Østfoldbanen. Det er viktig å finne gode transportløsninger for denne korridoren innenfor realistiske økonomiske rammer.

Bane NOR har identifisert en alternativ løsning som muliggjør dobling av togfrekvensen og noe redusert reisetid mellom Fredrikstad og Oslo samt flere rushavganger også fra Halden og Sarpsborg, med mindre utbygging enn i opprinnelig konsept. Det optimaliserte konseptet er kostnadsberegnet til om lag 15 mrd. 2021-kroner. Det vurderes fremdeles hvilke konsekvenser dette vil ha for fleksibiliteten i jernbanesystemet og videre utvikling av togtilbudet.

Spm 171

Dette prosjektet er en del av effektpakken *Ny rutemodell Østlandet*, som totalt sett er estimert å koste 11 mrd. 2021-kroner. Effektpakken er prioritert med oppstart i første planperiode, og er fullfinansiert i

planperioden som helhet. Østre linjes avgreining, tilkoblingen av Østre linje ved Ski, er estimert med en total kostnad på 3,7 mrd. 2021-kroner.

Spm 172

Det legges til grunn at tiltak i Bypakke Ålesund (inkludert E136 Breivika-Lerstad) holdes utenfor. E39 Breivika-Ørskogfjellet inngår i E39 Ålesund-Molde (fellesstrekning E39 og E136). Anslått kostnad på om lag 6000 mill. kr.

Strekningen E136 Vestnes-Dombås er foreslått overført til Nye Veier AS. jf. Meld. St. 20 (2020-2021). Nye Veier har i besvarelsen på NTP-oppdrag nr. 9 foreslått punktvis utbedring for strekningen E136 Dombås-Vestnes, og ikke en fullverdig oppgradering.

Foreslått tiltak fra NV er basert på et resultat fra overordnet strekningsanalyse og er estimert til å ha en kostnad på 3,0 mrd. kr.

For supplerende informasjon om forslag til løsning vises det til Nye Veiers oppdragsbesvarelse:

<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/ny-nasjonal-transportplan-i-arbeid-samferdselsministeren-har-i-dag-fatt-nye-svar-om-kostnader-og-lonnsomhet/id2771014/>

Spm 173-190, 192-210, 214

Spm.nr	Spørsmål	Kostnads- anslag (mill. 2021- kr)	Merknad
173	Hva er kostnadsanslag for utbedring av delstrekning på E136 Veblungsnes?		I forbindelse med NTP-besvarelsen har Nye Veier ikke gjennomført detaljerte kostnadsberegninger for delstrekninger på E136 Dombås-Vestnes. For informasjon om strekningen vises det derfor til besvarelse av spørsmål nr. 172, og til NTP-leveransen fra oktober 2020.
174	Hva er kostnadsanslag for utbedring av delstrekning på E136 Innfjorden?		Se spm. 173.
175	Hva er kostnadsanslag for utbedring av delstrekning på E136 Hjelviktunnelen?		Se spm. 173.

176	Hva er kostnadsanslag for utbedring av delstrekning på E136 Måndalen?		Se spm. 173.
177	Hva er kostnadsanslag på å gjennomføre utbygging av E39 Voldatunellene?	1012	E39 Volda-Furene. Det er vedtatt reguleringsplan for ny E39 i tunnel mellom Volda sentrum og Furene. Kostnads- anslaget på den vedtatte løsningen er 1300 mill. kr, noe som er over vedtatt styrings- mål for prosjektet på 1000 mill. kr. Det skal igangsettes ny regulering for å se på muligheter for å
178	Hva er kostnadsanslaget ved å gjennomføre E39 Hafast?	63000	E39 Furene-Vegsund. Statens vegvesen har gjort anslag på en full utbygging av ny E39 over Hareidlandet, det vil si ny/utbedret vei mellom Furene i Volda kommune og Vegsund i Ålesund kommune. Det utredes mulige løsninger for ferjefrie kryssinger av Sulafjorden og
179	Hva er kostnadsanslaget E39 Halsafjordkryssingen?	13277	E39 Øygarden-Betna (Halsafjorden). Statens vegvesen har gjort anslag for en full utbygging av ny vei på land og ferjefri kryssing av Halsafjorden mellom Øygarden i Tingvoll kommune og Betna i Heim kommune. Fra oppdrag 1
180	Hva er kostnadsanslag for å gjennomføre E39 Voldsfjordutbyggingen?		I dag går rv. 661 over Voldsfjorden i sambandet Volda-Folkestad. Ved åpning av E39 Kvivsvegen ble det bestemt at rv. 661 skal omklassifiseres til fylkesvei når ny E39 over Nordfjorden åpnes. Statens vegvesen
			har ikke utredet ferjefrie løsninger på Voldsfjorden og har derfor heller ingen kostnadsanslag for dette. Det er igangsatt et privat initiativ for ferjefri kryssing av Voldsfjorden.
181	Hva er kostnadsanslag for videre utbedringer av rv.70?		Statens vegvesen har ikke kvalitetssikrede kostnader.

182	Hva er videre fremdrift for utbygging av E39 Blindheim-Breivika?	3000	E39 Vegsund-Breivika Det pågår arbeid med kommunedelplan for ny E39 Vegsund-Breivika. Planprogram ble fastsatt i 2018. Prosjektet var prioritert i NTP 2018-2022, men er ikke prioritert i første
183	Hva vil være delkostnaden av prosjektet E39 Ålesund-Molde for strekningen Ålesund- Vestnes ferjekai?		E39 Ålesund-Molde, del Breivika-Vik. Prosjektet E39 Ålesund-Molde går ikke til Vestnes ferjekai. Statens vegvesen har derfor ikke vurdert hva som eventuelt kan være aktuell utbedring mellom
184	Hva er kostnadsanslag for utbygging av ny E14?		E14 Stjørdal-Meråker. Statens vegvesen har vurdert utbygging av E14 Stjørdal-Meråker til H1-standard. Dette er anslått til 5000 mill. kr. Fra SVVs leveranse til
185	Hva er kostnadsanslag for videre utbygging av E39 fra Klett til Fosen og videre til Namsos?		Dagens vei er fylkesvei. Statens vegvesen har ingen kostnadsanslag.
186	Hva er kostnadsanslag for utbygging lakseveg nord, Gartland-Vikna?		Dagens vei er fylkesvei. Statens vegvesen har ingen kostnadsanslag.
187	Hva er kostanden ved utbygging av Ny E6 Åsen- Asphaugen?		Nye Veier har i NTP-besvarelsen foreslått utbygging av strekningen E6 Åsen-Steinkjer, frem til dagens kryss på Vist, rett sør for Steinkjer. Strekningen fra Selli til Asp er foreslått overført til Nye Veier, men var ikke en del av deres løsningsforslag. Kostnadene for Selli – Asp og en ev.

			<p>utbygging av strekningen fra Vistkrysset til Selli ligger også utenfor det som Nye Veier har vurdert i sitt løsningsforslag.</p> <p>NV sin foreslåtte løsning er estimert til å koste 10,8 mrd. kr.</p> <p>For supplerende informasjon om forslag til løsning vises det til Nye Veiers oppdragsbesvarelse: https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/ny-nasjonal-transportplan-i-arbeid-samferdselsministeren-har-i-dag-fatt-nye-svar-om-kostnader-og-lonnsomhet/id2771014/</p>
188	Hva er kostnaden ved fullverdig utbygging av ny E6 på strekningen Dombås-Ulsberg?		<p>Statens vegvesen har ingen kostnadsanslag for strekningen. Utbedringsstrekning foreslått i svar på oppdrag 9: Fokstuggu-Trøndelag gr., 525 mill. kr.</p>
189	Hva er kostnadsanslaget for en fullverdig kryssløsning ved Klett?	475	<p>Med bakgrunn i de problemene som oppleves er det sett på midlertidige tiltak. Tiltak for om lag 40 mill. kroner vil med stor sannsynlighet bedre forholdene i noen år fremover, men bare et planskilt kryss vil kunne gi en varig sikker og god løsning. Kostnaden ved et fullt utbygd planskilt kryss er anslått til om lag 475 mill. kr.</p>

190	Hva er kostnadsanslag for fullverdig utbygging av E6 Fauske -Bognes?	16 985	Fra SVVs leveranse til oppdrag 1. Gjelder strekningene Megården – Mørsvikbotn og Mørsvikbotn – Bognes
192	Hva er kostnadsanslaget for utbygging av rv. 80 mellom Fauske og Bodø inkludert omlegging av E6 utenfor Fauske sentrum?		Prosjektet rv 80/E6 omkjøringsvei Fauske, 1791 mill. kr. (jf. Oppdrag 1) Prosjektet rv 80 Fauske-Løding (jf. oppdrag 1), 3200 mill. kr. På strekningen Løding-Bodø, foreligger det ikke kostnadsanslag Strekningen skal gjennomgå verdianalyse
193	Hva er kostnadsanslag for utbedring av E6 Strømmen bro (Sør-)	800	Fra oppdrag 1. Ny bru inkludert vei E6 Høybuktmoen – Hesseng.
194	Hva er kostnadsanslag for utbedring av E6 Alta bro?		Statens vegvesen har ikke noe konkret prosjekt for større utbedring/utskifting av eksisterende bru. Avlastningsvei utenom Alta sentrum, inkludert ny bru over Altaelva, lå inne i veipakken som ikke fikk lokalt gjennomslag
195	Hva er kostnadsanslag for utbedring av E6 Transfarelv bro?		Mindre tiltak*
196	Hva er kostnadsanslaget for gjennomgående oppgradering av rv. 83 helt inn til Harstad (Fauskevåg - Harstad)?		Statens vegvesen har ingen kostnadsanslag for strekningen.

197	Hva er kostnadsanslaget for å utbedre fv. 82 Fiskebøl - Andenes (og eventuelt omklassifisere til riksvei)?		Dagens vei er fylkesvei. Det foreligger ikke planer om å omklassifisere strekningen til riksvei. Statens vegvesen har derfor heller ingen kostnadsanslag.
199	Hva er kostnadsanslag for utbygging av Kvaløyforbindelsen via Håkøya som selvstendig prosjekt?		I Prop. 99 S (2020-2021) er det prioritert ny bru til Kvaløya. Dette er et fylkesveiprojekt som omfatter bygging av ny tofelts bru på om lag 1,6 km mellom Langnes og Selnes på Kvaløya – sør for eksisterende bru. En løsning med utbygging via Håkøya vil
200	Hva er kostnadsanslag for utbedring av E8 Lavangsdalen med videre etablering av midtdeler?		Se svar på spm. 75
201	Hva er kostnadsanslag for utvidelse av veiprojektet Hålogalandsveien med forlengelse av rv. 83 helt frem til Harstad?		Se svar på spm.196
202	Hva er kostnadsanslag for oppgradering av rv. 94/E45 fra Hammerfest til Kivilompolo via Alta til standard for modulvogntog?		Strekningen er åpen for modulvogntog klasse 1 og 2 med sporingskrav og vogntoglengde 24 meter.
203	Hva er kostnadsanslag for oppgradering av rv. 92 mellom Karasjok og Gievdneuoika (Kryss rv. 92/E45) til standard for modulvogntog?		Strekningen er åpen for modulvogntog klasse 1 og 2 med sporingskrav og vogntoglengde 24 meter.
204	Hva er kostnadsanslag for oppgradering av E6 mellom Olderfjord og Lakselv til standard for modulvogntog?		Strekningen er åpen for modulvogntog klasse 1 og 2 med sporingskrav og vogntoglengde 24 meter.
205	Hva er kostnadsanslag for utbedring og/eller bygging av en helt ny veg på østsida av Eibyelva på E45 gjennom Eiby?		Reguleringsplan er i tidlig fase, flere alternativ vurderes. Statens vegvesen har derfor heller ingen kostnadsanslag for strekningen.

206	Hvilke innsparinger kan det gi ved å samkjøre bygging av en helt ny veg på østsida av Eibyelva på E45 gjennom Eiby og E45 Kløfta?		E45 Kløfta vil planmessig være klart for oppstart om 3 år. Det andre prosjektet må gjennom en planprosess. Gitt samtidig bygging så må E45 Kløfta få utsatt anleggsstart til etter 2027. SVV har ikke grunnlag for å konkretisere innsparinger.
207	Hva er kostnadsanslag på E6 Alta – Avlastningsveg - Trinn 1 Hjemmeluft til Alta		Det foreligger en vedtatt reguleringsplan, men ikke kostnadsanslag for strekningen.
208	Hva er kostnadsanslag på E6 Alta – Avlastningsveg - Trinn 2 Ny bru over Altaelva med tilhørende innsparinger?		Ikke i planfase. Statens vegvesen har derfor heller ingen kostnadsanslag for strekningen. Se også spørsmål 194
209	Hva er kostnadsanslag for oppgradering av E6 på strekningen Høybuktmoen – Kirkenes og tiltak for å bedre forholdene i Kirkenes sentrum?	830	Fra SVVs svar på oppdrag 1. Kirkenes sentrum: mindre tiltak.
210	Hva er kostnadsanslag for gang og sykkelvei langs E6 Tana Bru-...		Mindre tiltak*
214	Hva er vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene i...		SD har ikke tall for dette.

Spm 191

En konsekvensutredning som ble gjennomført i 2016 av Jernbaneverket estimerer kostnaden for dobbeltspor på Ofotbanen til om lag 17 mrd. 2021-kroner. Løsningen er basert på parseller med tunnel inn i Sverige. Kostnader for tiltak på svensk side er ikke inkludert i dette anslaget.

Spm 198

Ressursene til nye investeringstiltak på vei, jernbane og kyst er fordelt pr. korridor i første seksårsperiode, men ikke i andre seksårsperiode. Dette gir virksomhetene et større handlingsrom til å utvikle løsninger for denne perioden med utgangspunkt i de kartlagte utfordringene. Det er i korridoromtalene redegjort nærmere for hvilke kartlagte utfordringer og ambisjoner som er satt for de ulike korridorene, jf. kapitlene 11.2.1, 11.3.2, 11.4.2, 11.5.2, 11.6.2, 11.7.2, 11.8.2, 11.9.2 og 11.10.2.

I tabell 11.1 er det satt opp ufordelte rammer til nye tiltak i perioden 2028–2033 med 24,7 mrd. kroner under Statens vegvesen, 39,5 mrd. kroner under Jernbanedirektoratet og 3,6 mrd. kroner under Kystverket. Fordelingen mellom virksomhetene er basert på regjeringens overordnede prioritering av midler til hver sektor i hele tolvårsperioden, gitt de utfordringene som er beskrevet for hver korridor. De ufordelte midlene i andre seksårsperiode framkommer som restbeløp etter øvrige prioriteringer til hver av virksomhetene.

Virksomhetene skal, med utgangspunkt i de økonomiske rammene i andre seksårsperiode, utvikle strategier og planer for nye større investeringer. Utgangspunktet for arbeidet vil være utfordringene og målene som er beskrevet i Nasjonal transportplan. Samtidig vil virksomhetene også for de ufordelte midlene forholde seg til kriteriene for porteføljestyring, altså at virksomhetene kan foreslå prosjekters omfang og rekkefølge, slik at prosjektene i sum gir løsninger på utfordringene som tar utgangspunkt i samfunnsøkonomisk prissatt lønnsomhet, ikke prissatte virkninger og vurdering av usikkerhet inkludert teknologirisiko.

Spm 211

Tiltaket ligger i en tidlig utredningsfase, og det foreligger ikke et ferdig forprosjekt. Det er en stund siden Kystverket har jobbet med prosjektet, og det kan være forhold som har betydning for utformingen av dette tiltaket som har endret seg de siste årene.

Et kostnadsanslag for prosjektet fra 2015 ligger på rundt 40 millioner, men dette er svært usikkert.

Spm 212

Tiltaket ligger i en tidlig utredningsfase, og det foreligger ikke et ferdig forprosjekt. Det er en stund siden Kystverket har jobbet med prosjektet, og det kan være forhold som har betydning for utformingen av dette tiltaket som har endret seg de siste årene.

Et kostnadsanslag for prosjektet fra 2017 ligger på rundt 30 millioner, men dette er svært usikkert.

Spm 213

Samferdselsdepartementet har lagt spørsmålet fram for Avinor. Med høy grad av usikkerhet anslår Avinor at etablering av snuplasser på 9 100 m² i begge ender av rullebanen vil ha en kostnad i området 25-35 millioner kroner.

I en kommentar til svaret viser Avinor til at det i dag er vendehammer i nord. I sør benyttes Forsvarets oppstillingsplass til å snu på. Store fraktfly kan derfor allerede i dag operere på rullebanen. Ifølge Avinor setter imidlertid terrenget i sør begrensninger på maksimal avgangsvekt ved avgang mot sør. Mot nord er det ikke slike begrensninger, men selskapene må kunne planlegge for å benytte begge rullebaneretninger. Vektbegrensningene mot sør reduserer økonomien i eventuelle fraktruter mot Øst-Asia.

Spm 214 (Besvart ovenfor)

Spm 215

Effektpakken Ny rutemodell Østlandet, inneholder en rekke tiltak. Fire av disse utgjør den såkalte «Brynsbakkenpakken», som totalt er kostnadsberegnet til 5,1 mrd.kr. Tiltakene er: • Retningsdrift i Brynsbakken (1760 mill.kr) • Utvidelse av Sandvika stasjon (2360 mill.kr) • Ventespor ved Grorud (616 mill.kr) • Vendespor ved Asker (413 mill.kr)

Retningsdrift Brynsbakken omfatter bygging av flere spor i Brynsbakken, mellom Vålerengaparken og Kværnerbyen. Flere spor er en forutsetning for å kunne øke antall avganger på Hovedbanen, Gardermobanen, Follobanen og Østfoldbanen til og fra Oslo S i ny rutemodell på Østlandet. I dag deler inngående tog fra Hovedbanen og Gardermobanen, som skal gjennom Oslotunnelen, ett spor i Brynsbakken. Dagens kapasitetsutnyttelse på dette sporet er svært høy og medfører daglige forsinkelser på mange tog.

Utvidelse av Sandvika stasjon til seks spor. Dette vil separere fullstoppende lokaltog fra annen trafikk, og sikrer at tog på Askerbanen kan veksle fritt mellom to spor per retning. En slik veksling av sporbruk er nødvendig for å kjøre tog så tett. Separasjon av trafikken er også et viktig tiltak for punktligheten og for å

øke mulighetsrommet i ruteplanleggingen, fordi tog som har forskjellig hastighet Lysaker-Asker slipper å møte hverandre mer enn én gang.

Spm 216

Tallene for antall ansatte i offentlig(statlige) eide virksomheter i jernbanesektoren i hhv. 2014 og 2020 fremgår av tabell 1, som viser en økning i antall ansatte og årsverk fra 2014–2020. Økningen i årsverk er lavere enn økningen i antall ansatte. Tallene bør ikke sammenliknes direkte, siden aktivitetsnivået i sektoren er økt i perioden. Dette gjelder alt fra planlegging, til investeringer, fornyelse, vedlikehold, drift, og togproduksjon. Det er viktig å se økningen i antall ansatte og årsverk i perioden 2014–2020 i lys av at det har vært en betydelig økning i budsjett (jf. tabell 2) og togkilometer i samme periode. Antall togkilometer i 2014 var i overkant av 38 millioner. Jernbanedirektoratet har ikke nyere tall enn 2019, og 2020 var et unntaksår som gir et lite realistisk bilde av utviklingen siden 2014. Antall togkilometer i 2019 var 41,3 millioner. Det har altså vært en økning i antall togkilometer på om lag 9 pst. og en økning i bevilgningene på om lag 4,4 mrd. kr i perioden 2014-2020.

Tabell 1 – Antall ansatte og årsverk

Virksomhet	2014		2020		Merknad
	Ansatte	Årsverk	Ansatte	Årsverk	
Jernbaneverket	4 039	3 981	0	0	Inkluderer ansatte som siden ble skilt ut til Jernbanedirektoratet og til Bane NOR SF.
Jernbanedirektoratet	0	0	223	206	Inkl. Norsk jernbanemuseum og Norsk fagskole for lokomotivførere.
Statens jernbanetilsyn	62	58	71	60	
NSB-konsernet	12 962	10 996	0	0	Inkluderer ansatte som siden ble virksomhetsoverdratt til Mantena, Entur, Norske Tog og ROM Eiendom som ble overført til Bane NOR.
Vygruppen	0	0	12 088	9 542	Gjennomsnittelige tall for 2020
Bane NOR-konsernet	0	0	4 703	4 647	Rapporterer antall sysselsatte i regnskapsåret.
Entur	0	0	261	206	Gjennomsnittelige tall for 2020
Norske tog	0	0	39	39	Gjennomsnittelige tall for 2020
Mantena	0	0	1 009	945	Eierskapet ble overført fra SD til NFD 1.1.2020.
TOTALT	17 063	15 035	18 394	15 645	
ØKNING 2014–2018			1 331	610	

Tabell 2 – Saldert budsjett Programkategori 21.50 Jernbaneformål

(tall i mill. kr)

År	Saldert budsjett	Prisjustert 2020-kroner*
2014	19 303,6	22 392,2
2020	26 781,6	26 781,6
ØKNING		4 389,4

*Prisfaktor 2014–2020 = 1,160

Spm 217

Tallene for lønnskostnader i offentlig(statlige) eide virksomheter i jernbanesektoren for hhv. 2014 og 2020 fremgår av etterfølgende tabell, som viser en nedgang i samlede lønnskostnader fra 2014–2020. Samlede lønnskostnader beskrives ofte som "sum lønnskostnader" eller "sum personalkostnader" i selskapenes årsrapporter. Det kan være noe avvik mellom de ulike rapporteringsmåtene. Endringene fra 2014-2020 påvirkes også av aktivitetsøkningen i perioden, jf. omtale i svaret på spørsmål 216. I tillegg kan nevnes at Vygruppen gjennomfører en gradvis overgang fra ytelsesbasert pensjonsordning til innskuddsbasert pensjonsordning som påvirker kostnadene.

Tabell – Lønnskostnader (tall i mill. 2020-kr*)

	2014	2020	
Virksomhet	Lønnskostnader	Lønnskostnader	Merknad
Jernbaneverket	2 885	0	
Jernbanedirektoratet	0	220	Inkl. Norsk jernbanemuseum og Norsk fagskole for lokomotivførere.
Statens jernbanetilsyn	63,6	64	
NSB-konsernet	8 216	0	
Vygruppen	0	6 266	
Bane NOR-konsernet	0	2 929	
Entur	0	166	
Norske tog	0	43	
Mantena	0	742	Lønnsutgifter i 2014 inngår i NSB-konsernet.
TOTALT	11 164,6	10 430	
2014–2018		-734,6	

*Prisfaktor 2014–2020 = 1,178

Spm 218

De tre veisakene med særskilt fordeling i rammetilskuddet, opprusting og fornying av fylkesveinettet, ras- og skredsikring fylkesvei og kompensasjon forskrift om tunnelsikkerhet, jf. bl.a. Inntektssystemet for kommunar og fylkeskommunar 2021 (Grønt hefte), er inkludert i den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan 2022–2033.

b. Ras- og skredsikring fylkesvei er inkludert, jf. svaret under a. Tidligere post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveier på kap. 1320 Statens vegvesen ble fra og med statsbudsjettet for 2020 innlemmet i rammetilskuddet, jf. Prop. 1 S (2019–2020), Samferdselsdepartementets fagproposisjon. Ordningen er innlemmet i rammetilskuddet uten særskilt fordeling, og det er derfor ikke mulig å identifisere beløpet. Ordningen er derfor ikke en del av den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan 2022–2033.

Spm 219

De tre veisakene med særskilt fordeling i rammetilskuddet, opprusting og fornying av fylkesveinettet, ras- og skredsikring fylkesvei og kompensasjon forskrift om tunnelsikkerhet, jf. bl.a. *Inntektssystemet for kommunar og fylkeskommunar 2021* (Grønt hefte), er inkludert i den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan 2022–2033.

I budsjettet for 2021 fordeles 817,8 mill. kr særskilt etter kriterier for ras- og skredsikring gjennom rammetilskuddet til fylkeskommuner. I NTP er det lagt opp til å videreføre midlene til ras- og skredsikring av fylkesvei innenfor rammetilskuddet

Tilskuddsposten 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene er ikke en del av midlene til særskilt fordeling og vil fortsette å være en tilskuddspost. Det er lagt til grunn 1,6 mrd. kroner til denne ordningen i planperioden, og inngår i rammen i Nasjonal transportplan 2022-2033. Det årlige behovet for bevilgninger avhenger av rentenivået.

Tidligere post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveier på kap. 1320 Statens vegvesen ble fra og med statsbudsjettet for 2020 innlemmet i rammetilskuddet, jf. Prop. 1 S (2019–2020), Samferdselsdepartementets fagproposisjon. Ordningen er innlemmet i rammetilskuddet uten særskilt fordeling, og det er derfor ikke mulig å identifisere beløpet. Ordningen er derfor ikke en del av den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan 2022–2033.

Spm 220

Som omtalt på side 169 har regjeringen lagt opp til at fylkene skal være fullt ut kompensert for oppfølging av tunnelsikkerhetsforskriften innen utgangen av planperioden 2022-2033. De gjenstående kostnadene som skal kompenseres, er beregnet til 6,5 mrd. kr. Beregningen ble gjort av Statens vegvesen i 2019 og omfatter kun kostnader direkte knyttet til tunnelsikkerhetsforskriften, ikke annet vedlikehold i fylkesveitunnelene.

b. Midlene som er benevnt "Særskilt satsing innenfor rammetilskuddet" er en summering av de følgende tre veisakene som er gitt med særskilt fordeling i tabell-C i rammetilskuddet til fylkene, og som inngår i den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan 2022–2033; "opprusting og fornying av fylkesveinettet", "ras- og skredsikring fylkesvei" og "kompensasjon forskrift om tunnelsikkerhet". Den angitte økningen på 225 mill. kr innenfor rammetilskuddet vil dekke økt kompensasjon til forskrift om tunnelsikkerhet.

Ja, som vist i tabell 10.4 på side 169 har regjeringen prioritert 2 943 mill. kr i årlig gjennomsnitt gjennom hele planperioden 2022–2033 på de tre tabell-C-sakene. Dette er 225 mill. kr høyere enn summen i budsjettet for 2021, som er 2 718 mill. kr.

Spm 221

Infrastrukturfondet er på 100 mrd. kroner. Balansen per 31.12.2019 på 102,05 mrd. kroner inkluderer avkastningen som ble benyttet i 2020.

Fondet er bygget opp ved kapitalinnskudd over fire år, med første innskudd i 2013 (jf. Prop. 29 S (2013–2014)), og siste i 2016 (jf. Prop. 1 S (2015–2016)). Avkastningen på hvert innskudd er knyttet til renten på 10-årige statsobligasjoner på innskuddstidspunktet. Rentebetingelsene fremgår av årsmeldingen. Løsningen gir varig og forutsigbar finansiering.

Statens Pensjonsfond Utland (SPU), Oljefondet, er opprettet med mandat fra Stortinget og kan kun investere i utenlandske verdipapirer (aksjer, statsobligasjoner og eiendom mv.). Det legges til grunn en forventet realavkastning på 3 prosent i SPU. SPU's avkastning varierer med det internasjonale verdipapirmarkedet, slik at avkastningen i perioder også kan bli negativ. Infrastrukturfondet er derfor aldri vurdert i en slik kontekst.

I oversikten under vises avkastning fra SPU i perioden 2015-2020 (forutsatt at avkastningen benyttes året etter den er opptjent), og hvilken avkastning hhv. 70 mrd. kroner (2015) og 100 mrd. kroner (2016-2020) i fondskapital ville gitt i samme periode.

2015: 2,74 pst. / 1,78 mrd. kroner

2016: 6,92 pst. / 6,92 mrd. kroner

2017: 13,66 pst. / 13,66 mrd. kroner

2018: - 6,12 pst. / - 6,12 mrd. kroner, slik at fondets verdi ville vært 93,88 mrd. kroner

2019: 19,95 pst. / 18,73 mrd. kroner, basert på 93,88 mrd. kroner i fondskapital. Av avkastningen ville 6,12 mrd. kroner måtte bli benyttet til å bygge opp igjen fondet, slik at netto avkastning ville blitt 12,61 mrd. kroner

2020: 10,86 pst. / 10,86 mrd. Kroner

Spm 222

Avkastningen i 2016 fra 70 mrd. i fondskapital var på 1 579 mill. kroner. Siste kapitalinnskudd var på 30 mrd. kroner i 2016. I de fem påfølgende årene ga avkastningen samme beløp hvert år, 2 053 mill. kroner. Samlet avkastning for 2016–2021 var på 11,8 mrd. kroner.

Spm 223

Renten tilsvarende renten på statsobligasjoner med 10 års bindingstid på innskuddstidspunktet. Denne har i løpet av tiden fondet ble bygget opp ligget rundt 2 pst., slik at samlet avkastning på 100 mrd. kroner fondskapital nå er 2 053 mill. kroner årlig.

Dersom ordningen videreføres når det fastsettes ny rente, er avkastningen avhengig av renten på det tidspunktet. Samferdselsdepartementet har derfor ikke grunnlag p.t. til å svare på hvilken forventet avkastning som regjeringen ev. vil legge til grunn.

Spm 224

Det vises til svar på spørsmål 221, hvor det opplyses at Statens Pensjonsfond Utland (SPU), Oljefondet, er opprettet med mandat fra Stortinget og kan kun investere i utenlandske verdipapirer (aksjer, statsobligasjoner og eiendom mv.).

Regjeringen har lagt til grunn renten på statsobligasjoner med 10 års bindingstid på innskuddstidspunktet. I snitt har dette gitt en renteforutsetning på 2,053 pst. Dersom det med oppbygget fondskapital på 100 mrd. kroner legges til grunn en renteforutsetning på hhv. 2,5, 2,7 og 3,0 pst., blir avkastningen 2,5 mrd. kroner, 2,7 mrd. kroner, og 3,0 mrd. kroner.

Spm 225

I planperioden prioriteres det midler til delfinansiering av Bybanen til Åsane innenfor 50/50 ordningen. Det er også prioritert midler innenfor veirammen til forlengelse av E39 Fløyfjellstunnelen. Dette veiprojektet er en forutsetning for bybaneutbyggingen, men er ikke en del av 50/50 ordningen. Som det framkommer av tabell 12.2 er det prioritert 7 706 mill. kr til disse prosjektene i planperioden. Beløpet er basert på foreløpige kostnadsanslag. Det er fortsatt stor usikkerhet rundt framdrift, kostnader og finansiering av de ulike delene av bybaneprojektet. Endelig statlig bidrag og delvis bompengefinansiering vil bli gjenstand for forhandlinger med lokale myndigheter.

Spm 226

Statlig bidrag og delvis bompengefinansiering av Bybane til Åsane og Fløyfjellstunnelen vil være gjenstand for forhandlinger med lokale myndigheter, og vil også måtte ses i sammenheng med framdrift i arbeidet med prosjektet for øvrig.

Spm 227

Staten har inngått en byvekstavtale for perioden 2019-2029 med Vestland fylkeskommune og kommunene Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden. Staten bidrar med totalt om lag 13,5 kroner i denne byvekstavtalen, inkludert tilskudd som følge av bompengeaftalen fra 2019. Bybane til Åsane ligger ikke inne i denne avtalen, og inngår dermed ikke i de 13,5 mrd. kronene. I planperioden 2022-2033 i NTP er det prioritert midler til å følge opp den inngåtte byvekstavtalen, og det er i tillegg prioritert midler til Bybanen til Åsane i Bergen.

Spm 228

Forutsigbar og troverdig økonomisk rammestyring er et sentralt kjennetegn ved Nye Veier-modellen. Forutsigbar finansiering gir selskapet mulighet til å planlegge langsiktig for å sørge for mer infrastruktur for pengene. Nye Veier blir tilført årlig 5 mrd. kr (2016-prisnivå), med fullmakt til å forplikte staten for ytterligere 20 mrd. kr (2016-prisnivå). Dette er regulert i rammeavtale som er inngått mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier.

I tillegg inngås det vegutbyggingsavtaler mellom staten og selskapet for utbygging av de enkelte strekningene i porteføljen. Det er pr. mai 2021 inngått vegutbyggingsavtaler på i overkant av 92 mrd. kr (2021-kr). Utbygging av disse strekningene er planlagt gjennomført i all hovedsak i første seksårsperiode i NTP 2022-2033. Av de inngåtte vegutbyggingsavtalene er vel 20 prosent av verdien knyttet til utbyggingsprosjekter som er ferdigstilt. Overføring av midler fra Nye Veier til Statens vegvesen vil derfor

ikke kunne gjøres i inneværende år pluss de fire påfølgende år uten at det vil være i strid med forpliktelsene i Nye Veiers rammeavtale med staten.

I NTP har regjeringen lagt til grunn 5,8 mrd. kroner (2021-prisnivå) i årlig tilskudd til selskapet, som gir en statlig ramme på 69,4 mrd. kroner i planperioden. I tillegg kommer bompenger på prosjektene.

Spm 229

I kapittel 11 beskrives utfordringene i de åtte transportkorridorene, regjeringens ambisjoner for utvikling i korridorene, samt de største tiltakene. Det er presisert at virksomhetene skal arbeide videre med å forbedre og utvikle prosjektene. Resultatet av denne optimaliseringen vil få betydning for konkret utforming og når prosjektet gjennomføres. Det er noe ulikt detaljeringsnivå i beskrivelsen av prosjektene i meldingen, noe som blant annet henger sammen med størrelsen på prosjektet og hvor modent det er. Nye tiltak i siste seksårsperiode er ikke konkretisert i meldingen.

For å unngå at vi tar beslutninger i dag som i fremtiden viser seg å være feil, vil vi ikke låse prosjektene for tidlig. Meldingen er derfor tydelig på at et prosjekt kan justeres hvis det nødvendig for å løse de utfordringene prosjektet var tenkt å løse eller at det gir høyere måloppnåelse for samme ressursinnsats. Både Nye Veier og Statens vegvesen har vist at det finnes potensial for å øke lønnsomheten i prosjektene, jf. deres svar på Oppdrag 1 til NTP

(<https://www.regjeringen.no/contentassets/4812cdb12c4842a2818e43dafdf2a29e/sv-2019-10-24-oppdrag-1-til-sd-korrigert.pdf>)

Løftene i NTP handler om hvilke utfordringer regjeringen vil løse og om hvilke mål vi vil nå, ikke om antall km vei i de ulike standardkategoriene. Det må løpende vurderes om smal firefeltsvei, 2/3-feltsvei, eller en annen standard er den beste løsningen. Som beskrevet over legger planen opp til at virksomhetene skal jobbe videre med å forbedre prosjektene og porteføljen ved å øke nytten og redusere kostnadene, det betyr at det uansett kan bli endringer i forhold til det Statens vegvesen har lagt til grunn per mars 2021. Statens vegvesen rapporterer i dag antall km 4-feltsvei og 2/3-feltsvei som bygges ut det enkelte år. Dette er informasjon som fortsatt vil finnes og være mulig å rapportere på i budsjettproposisjoner mm, men regjeringen ønsker ikke å sette konkrete måltall for standard på infrastrukturen i NTP.

Statens vegvesen har nylig, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, sett på hvilken standard som bør bygges på veier med ÅDT mellom 6 000 og 20 000. På veier mellom 6 000 og 12 000 i ÅDT ble to ulike standarder vurdert: To-/trefeltsvei med fartsgrense 90 km/t eller smal firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t.

Utgangspunktet for kostnader i utredningen var investeringskostnader for to-/trefeltsvei og firefelts motorvei, som vil variere veldig etter hvor disse bygges, og topografi samt andre stedlige forhold. Det vil derfor være stor usikkerhet knyttet til disse tallene.

Kostnadstall fra et utvalg utbyggingsprosjekter er:

- kostnader pr løpemeter for en to-/trefeltsvei varierer mellom 125 000 og 200 000 kr/lm. Den gjennomsnittlige kostnaden er på 175 000 kr/lm.

- kostnader per løpemeter for smal firefelts motorvei er fra 200 000 til 500 000 kr/lm, med et gjennomsnitt på 300 000 kr/lm.

Utredningen viste at for veier med ÅDT under 12 000 var to-/trefeltsveier generelt sett mer samfunnsøkonomisk lønnsomt enn smal firefelts motorvei. Årsak til dette er i hovedsak at investeringskostnadene er lavere for to-/trefeltsvei enn motorvei, på grunn av mindre krav til bredde og linjeføring. I tillegg er to-/trefeltsvei billigere å drifte og vedlikeholde enn motorvei. Samtidig som utredningen viste at det generelt sett er høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved bygging av to-/trefeltsvei når ÅDT er under 12 000 er det viktig å understreke at dette kan variere fra prosjekt til prosjekt og derfor også må vurderes på prosjektnivå.

Spm 230

I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2021 og Prop. 195 S (2020–2021) skriver regjeringen at Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Høgstet-Hønefoss (FRE16) skal overføres til Nye Veier AS. Før sommeren tas det sikte på å inngå en rammeavtale og en planleggingsavtale for FRE16. På sikt, før oppstart av prosjektet, vil det også måtte inngås en utbyggingsavtale.

FRE16 skal ikke inngå i Nye Veiers ordinære prosjektportefølje, som prioriteres etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det innebærer at tidspunkt for oppstart av prosjektet vil avtales mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier. Regjeringen avgjør når utbyggingsavtalen skal inngås, og dermed tidspunkt for byggestart i prosjektet. Oppstart forutsetter naturligvis også at Stortinget har gjort de nødvendige bevilgnings- og fullmaktsvedtak i statsbudsjettet.

Nye Veier har i sin eksisterende veiportefølje oppnådd betydelige kostnadsbesparelser. Selskapet har gjort dette gjennom å søke nye, smartere løsninger, utfordre unødige strenge tekniske krav, og begrense omfanget av fordyrende krav fra lokale myndigheter i planprosessene. Regjeringen har åpnet opp for justeringer i eksisterende reguleringsplan for FRE16, og at effektmålene for prosjektet kan justeres. Hvilke endringer, både på bane- og veidelen av prosjektet, som vil være hensiktsmessig å gjennomføre må utredes nærmere. Nye Veier AS har oppgitt at de kan gjennomføre prosjektet til en lavere kostnad, uten at nytten for trafikantene reduseres vesentlig.

En endring av prosjektet som skissert i delspørsmål 3 vil i praksis innebære at planleggingen av veidelen av prosjektet må startes opp på nytt. Erfaringsmessig er det store utfordringer i å finne planløsninger som på en hensiktsmessig måte ivaretar ulike hensyn bl.a. knyttet til å sikre jord- og vannressurser, kvaliteter i landskapet og vern av verdifulle kulturmiljøer. Hvorvidt det faktisk vil være mulig å finne planløsninger for en ny to-/trefeltsvei i dagens trasé som er i tråd med de krav som i dag stilles til bygging av ny vei er ikke vurdert i detalj. Tidsaspektet ved en slik løsning som skisseres i spørsmålet er heller ikke vurdert detaljert, men tidligere gjennomganger har vist at gjennomsnittlig tidsbruk fra første planmøte til vedtatt reguleringsplan har vært rundt ti år. ("Effektivitet i planleggingen", 2013). Det er heller ikke gjort noen grundige vurderinger av hvorvidt en løsning hvor det ikke legges opp til en felles trasé for vei og bane vil kreve planendringer dersom det kun er jernbanedelen av prosjektet som skal følge den vedtatte løsningen.

Spm 231

Statens vedlikeholdsansvar i havner med fiskerihavneanlegg har vært relatert til molo-, kaianlegg og eventuell vedlikeholdsmudring. Kystverket har i snitt brukt rundt 30 mill. kr årlig til vedlikehold av de statlige fiskerihavneanleggene. Disse midlene har i all hovedsak blitt brukt til utbedring av skader. I enkeltår med større moloskader har utgiftene til vedlikehold og reparasjoner vært større. Driften av fiskerihavneanleggene har fra statens side vært knyttet til administrativ forvaltning og administrativ oppfølging. Samlet sett har det vært satt av et svært begrenset antall årsverk for å ivareta denne oppgaven. Samtidig har kommunene, gjennom avtaler med Kystverket, forestått operativ oppfølging og drift. Slike avtaler har helt tilbake i tid ligget som en forutsetning for statlig utbygging av de ulike fiskerihavneanleggene.

Spm 232

Gjennom de inngåtte byvekstavtalene med de fire største byene bidrar staten med særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-ordningen), jf. fjerde kolonne i tabellen under. I Nasjonal transportplan 2022-2033 er det tatt høyde for å videreføre dette tilskuddet. Dersom det statlige bidraget til disse prosjektene skal økes til 70 pst, vil det statlige finansieringsbidraget fordeles som vist i femte kolonne under. I kolonne seks vises det hvor mye det ville medføre i økt statlig bidrag. Alle beløp i tabellen er i 2021-kr. På grunn av usikker fremdrift, har vi ikke tall for årlig fordeling.

Prosjekter	By-område	Prosjekt-kostnad	Statlig bidrag (50 pst.)	Statlig bidrag (66 pst.)	Statlig bidrag (70 pst.)	Differanse mellom 66 pst. og 70 pst.
Fornebubanen ¹	Oslo og Viken	17 176	8 333	11 000	11 666	667
Metrotunnel ²	Oslo og Viken	19 017	9 509	12 552	13 312	761
Bybanen til Fyllingsdalen	Bergen	7 093	3 546	4 681	4 965	284
Metrobuss trinn 1	Trondheim	3 540	1 770	2 336	2 478	142
Bussveien ³	Nord-Jæren	10 850	5 351	7 063	7 491	428
SUM		57 676	28 509	37 632	39 914	2 282

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

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

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

Spm 233

Nei, regjeringen har ikke gått bort fra den styrkede statlige innsatsen til de såkalte 50/50-prosjektene som følge av bompenggeavtalen fra 2019. Tilskuddet til disse prosjektene er økt fra 50 til 66 pst. Halvparten av det økte tilskuddet skal gå til reduserte bompenger og den andre halvparten skal gå til bedre kollektivtilbud etter lokal prioritering.

Spm 234

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

Spm 235

Bompenggeavtalen fra 2019 innebærer en økning i det statlige tilskuddet fra 50 til 66 pst. til de 50/50-prosjektene som er aktuelle i byvekstavtalene for Osloområdet, Bergensområdet, Nord-Jæren og Trondheimsområdet. Dette er det tatt høyde for i NTP 2022-2033.

I planperioden prioriteres det i tillegg midler til Bybanen til Åsane i Bergen som et nytt 50/50-prosjekt. Det er også prioritert midler innenfor riksveirammen til forlengelse av E39 Fløyfjellstunnelen som ikke inngår i 50/50-ordningen, men som er en forutsetning for bybaneutbyggingen. Beløpet som er prioritert, er basert på foreløpige kostnadsanslag og det er fortsatt stor usikkerhet knyttet til framdrift, kostnader og

finansiering av de ulike delene av bybaneprojektet. Endelig statlig bidrag og delvis bompengefinansiering vil bli gjenstand for forhandlinger med lokale myndigheter.

Bybane til Åsane er foreløpig ikke en del av en byvekstavtale med Bergensområdet. Regjeringen foreslår altså i NTP at bybane til Åsane kan bli et nytt 50/50-prosjekt. Det er i utgangspunktet lagt til grunn 50/50 statlig og lokal finansiering av prosjektet, men hvis Bergensområdet og staten blir enige om en reforhandlet avtale som inneholder bybane til Åsane, vil dette kunne utløste et statlig tilskudd på 66 pst. Prosjektet har imidlertid ikke kommet langt nok til at vi på nåværende tidspunkt har et tilstrekkelig grunnlag for å kunne beregne en statlig andel.

Spm 236

Spørsmålet gjelder regjeringens finanspolitikk, som er finansministerens ansvar.

Samferdselsdepartementet har innhentet svar fra Finansdepartementet, som svarer følgende:

«I Prop. 1 S (2020–2021) Gul bok oppgis i kap. 5 om flerårige budsjettkonsekvenser at nye satsinger og videre opptrapping av eksisterende planer må innpasses innenfor handlingsrommet. Det oppgis også at flere langsiktige planer, mål og byggeprosjekter vil kreve økte budsjetter de nærmeste årene og at det kan bli nødvendig å redusere andre utgifter for å gi rom for satsingene og ambisjonene. Regjeringen vil komme tilbake til den konkrete innretningen av budsjettene i det enkelte budsjettår.»

Spm 237

Spørsmålet gjelder regjeringens finanspolitikk, som er finansministerens ansvar.

Samferdselsdepartementet har innhentet svar fra Finansdepartementet, som svarer følgende:

«I Prop. 1 S (2020–2021) Gul bok oppgis i kap. 5 om flerårige budsjettkonsekvenser at nye satsinger og videre opptrapping av eksisterende planer må innpasses innenfor handlingsrommet. Det oppgis også at flere langsiktige planer, mål og byggeprosjekter vil kreve økte budsjetter de nærmeste årene og at det kan bli nødvendig å redusere andre utgifter for å gi rom for satsingene og ambisjonene. Regjeringen vil komme tilbake til det samlede omfang av nye satsinger og inndekning i det enkelte budsjettår.»

Spm 238

I stortingsmeldingen om NTP står det at regjeringen legger opp til en mer dynamisk prosess, som skal gi rom for endrede prioriteringer dersom forutsetningene for prioriteringene endres. Det er derfor vanskelig nå å være konkret på hvilke år de enkelte prosjektene skal gjennomføres.

Før Narviktunnelen kan igangsettes forutsettes det lokal tilslutning til bompenger. Beslutning om endelig oppstart av prosjektet vil skje ved behandling av de årlige budsjettene eller ved behandling av egen bompengeproposisjon som legges fram for Stortinget.

Spm 239

Tilbudskonseptet med pendelforlengelse til Eidsvoll ble sist utredet i KVV Hovedbanen Nord. Det er en del investeringer som må gjøres for at konseptet skal kunne realiseres. Analysene viser at pendelforlengelsen til Eidsvoll har lav samfunnsøkonomisk nytte i forhold til kostnadene. Konseptet inngår ikke i anbefalingen fra KVV-arbeidet.

Spm 240

I Nasjonal transportplan 2022-2033 er det samlet sett for hele 12-årsperioden prioritert 18,8 mrd. kroner til innføring av signalsystemet ERTMS. Disse fordeler seg med 10,5 og 8,3 mrd. kroner i hhv. første og andre seksårsperiode.

Spm 241

Vi legger til grunn at det med «miljøbetingete avgifter på langtransport av gods på vei» primært siktes til avstands- og/eller posisjonsbaserte avgifter på motorvogner som benyttes veitransport.

Skatteområdet er ikke omfattet av EØS-avtalen, og Norge står i utgangspunktet fritt i utformingen av skatter og avgifter. Forutsetningen er at tiltakene ikke strider mot EØS-avtalens regler om fri bevegelse av varer, personer, tjenester og kapital, eller statsstøtteregelverket.

"Eurovignettdirektivet" er betegnelsen på Europaparlamentets- og rådsdirektiv 1999/62/EF om betaling for bruk av tunge lastebiler på visse typer infrastruktur. Hensikten med direktivet er å sikre fri konkurranse for godstransport gjennom en harmonisering av bompenger og andre former for brukerbetalinger, samt avgiftene på tyngre kjøretøy. Det er videre et mål å innrette systemene slik at utslippene fra næringen reduseres. Direktivet er todelt, med en del som gjelder avgifter og en del som gjelder brukerbetalinger, herunder bompenger.

Direktivets kapittel 2, som gjelder avgifter, omhandler kun avgift på å eie kjøretøy (årsavgifter). Her oppstilles blant annet minimumssatser som de enkelte medlemslandene ikke kan gå under. Ved inngåelsen av EØS-avtalen ble det tatt inn en reservasjon fra EFTA-landene om at direktivet ikke berører forståelsen av at avgiftsharmonisering som sådan faller utenfor EØS-avtalens virkeområde. Samtidig forpliktet EFTA-landene seg til å videreføre sine eksisterende systemer på en slik måte at konkurransen ikke ble vridd. Det vil si, ikke gå under minimumssatsene i direktivet. Den norske vektårsavgiften er utformet i tråd med dette.

Reglene om brukerbetaling og bompenger følger av direktivets kapittel 3. Betaling for bruk regnes ikke som beskatning, og Norge er i utgangspunktet bundet av disse reglene gjennom EØS-avtalen. Med brukerbetaling menes i direktivet systemer hvor det betales for tilgang til veinettet for et bestemt kjøretøy, for en bestemt tidsperiode. Størrelsen på brukerbetalingen må være proporsjonal med den tiden kjøretøyet skal benyttes på veinettet. Norge har ikke innført slike systemer, og kapittel 3 har derfor først og fremst betydning for de norske bompengereordningene.

Gjennom senere endringsdirektiv åpner Eurovignettdirektivet også for å innlemme eksterne kostnader knyttet til støy og utslipp i brukerbetalingene. Nivået begrenses av de regler som oppstilles i direktivet. Internalisering av eksterne kostnader har tradisjonelt vært ansett som beskatning, og det kan reises spørsmål om i hvilken grad disse reglene begrenser Norges muligheter for å innføre brukerbetalinger/avgifter utover det som følger av direktivet. Innføring av «miljøbetingete avgifter på langtransport av gods på vei» innenfor de rammer som følger av Eurovignettdirektivet vil ikke være i strid med EØS-avtalen.

Flere EU-land har innført avstandsbaserte brukerbetalinger for tunge kjøretøyer. Vista Analyse gjennomførte på oppdrag fra Samferdselsdepartementet en samfunnsøkonomisk analyse av satellittbasert veiprisering for tungtransport i 2020. I rapportens kapittel 2.4 er det gitt en oppsummering av avstandsbaserte brukerbetalingssystemer i andre land. Oppsummeringen er gjengitt for de aktuelle EU-landene nedenfor.

Land	Del av veinettet (km)	Differensiering	Driftskostnad er. ift. inntekt	Teknisk løsning	Løsning for sporadiske brukere
Østerrike	2 200	Antall aksler, tid og EURO-utslippssklasse	6 %	Nærfelts-kommunikasjon	Nei

Tyskland	15 000	Antall aksler, og EURO-utslipps-klasse	24 %	GNNS, nærfelts-kommunikasjon	Rutebillett
Belgia	6 400	Registrert vekt, EURO-utslippsklasse og region	21 %	GNNS, nærfelts-kommunikasjon	Nei
Tsjekkia	1 400	Antall aksler og EURO-utslippsklasse	20 %	Nærfelts-kommunikasjon	Nei
Slovakia	2 300	Antall aksler og EURO-utslippsklasse	Ukjent	GNNS	Nei
Polen	3 150		30 %	Nærfelts-kommunikasjon	Nei
Ungarn	6 500	Antall aksler og EURO-utslippsklasse og veikategori	7 %	GNNS	Rutebillett

Systemene må primært ses som former for brukerbetaling, og er ikke miljøavgifter i den forstand at de er ment å prise miljøkostnadene knyttet til bruken. Dette gjelder selv om enkelte av ordningene differensieres etter miljøkriterier.

Innføring av øremerkede avgifter bryter med enhetsprinsippet, dvs. at statens inntekter skal inntektsføres på statsbudsjettet slik at Stortinget står fritt til å prioritere mellom ulike formål. Øremerking binder opp offentlige midler slik at det er mindre som kan brukes til andre formål. I praksis er øremerking derfor en prioritering som i for eksempel en budsjettbehandling ikke vil være synlig mot andre prioriteringer. Provenyet fra en øremerket avgift på langtransport på vei vil være avhengig av omfanget av slik godstransport og vil ikke nødvendigvis svare til behovene til samferdselsformål, slik bevilgninger over statsbudsjettet kan. Øremerking er dermed ikke samfunnsøkonomisk optimalt og er generelt noe som bør unngås.

Regjeringen har ikke funnet plass til å prioritere bygging av ny jernbane/opprusting av eksisterende bane ved Svinesund i første seksårsperiode i NTP.

Spm 242

Rammeverket for finanspolitikken, med Statens pensjonsfond utland og handlingsregelen, bidrar til langsiktig forvaltning av oljeinntektene og en stabil utvikling i norsk økonomi og i finansieringsgrunnlaget for offentlige tjenester. Dersom staten også finansierte utgifter med lån, ville dette medføre en skjult tapping av fondets verdier, fordi et slikt låneopptak reduserer statens reelle sparing. Handlingsregelen forutsetter derfor at staten ikke lånefinansierer ordinære statlige utgifter, så lenge det er midler i pensjonsfondet. Dette prinsippet er lovfestet, jf. Lov om statens pensjonsfond § 7 (2).

Statsbudsjettet skal gi oversikt over alle statlige aktiviteter, legge til rette for politiske prioriteringer og brukes i den finanspolitiske styringen av økonomien. En hovedoppgave for finanspolitikken er å bidra til

effektiv bruk av ressursene i norsk økonomi og å styre bruken av offentlige midler i tråd med politiske prioriteringer. Statlige låneopptak for finansiering av store jernbaneprosjekter innebærer at utgiftene belastes statsbudsjettet over et annet tidsrom enn når investeringsutgiftene oppstår. Dette svekker statsbudsjettet som finanspolitisk styringsinstrument og unndrar utgiftene fra prioritering mot andre formål på budsjettet. Låneopptaket vil stride mot kontantprinsippet og fullstendighetsprinsippet i bevilgningsreglementet (jf. bevilgningsreglementet §3, andre og tredje ledd):

- **Fullstendighetsprinsippet** innebærer at alle statlige utgifter og inntekter skal føres opp i budsjettet, og at budsjettet skal være realistisk. Prinsippet skal legge til rette for en helhetlig prioritering av alle utgifter og inntekter.
- **Kontantprinsippet** slår fast at inntekter og utgifter tas med det året de blir kontant utbetalt. Dette bidrar blant annet til at utgiftene synliggjøres på statsbudsjettet når den økonomiske aktiviteten pågår, slik at budsjettet kan brukes til å styre den økonomiske politikken.

Spm 243

Statens vegvesen har gjennomført beregninger med transportmodell og samfunnsøkonomisk analyse til NTP høsten 2019. Prosjektene «Nedbygd Trondheimsvei» og «Fossumdiagonal» ble da beregnet sammen. Det var kun strekningen rv 4 Linderud-Grorud som var forutsatt nedskalert i disse beregningene. Fartsgrensen ble forutsatt redusert fra 70 km/t til 60 km/t, og antall bilfelt ble forutsatt redusert fra 2+2 til 1+1 (kollektivfelt i stedet). Etter disse forutsetningene var resultatene fra beregningene at i rushretningen Grorud-Sinsen i morgenrush øker reisetiden med 3,8 min. Utenom rush øker reisetiden med ca. 1,9 min.

For hele strekningen Sinsen-Grorud gir reduksjon av fartsgrensen fra 70 til 50 km/t økt reisetid på 2,2 minutter dersom det forutsettes at kjøretøyene holder fartsgrensene før og etter endret fartsgrense.

Spm 244

Transportvirksomhetene forsøker i størst mulig grad å inkludere klimaeffekter i de samfunnsøkonomiske analysene som ligger til grunn for prioritering mellom prosjekter.

Tabellen nedenfor viser de beregnede utslippseffektene knyttet til nye vei- og jernbaneprosjekter som er prioritert i første seksårsperiode. Tabellen er presentert i kap. 6.1 i NTP 2022-2033. Tabellen viser beregnet utslippseffekt som følge av endret transportomfang, overføring av trafikk mellom transportformene, samt drift og vedlikehold i åpningsåret. 2026 er brukt som et beregningsteknisk åpningsår for de prioriterte prosjektene i første seksårsperiode.

Utslipp fra arealbeslag og anleggsfasen er ikke inkludert i tabellen. Mange av prosjektene er ikke kommet langt nok i planleggingsfasen til at det har vært mulig å tallfeste disse utslippene. Utslippene fra arealbeslag og anleggsfasen en annen tidsmessig avgrensing enn tallene i tabellen nedenfor. I tabellen er det oppgitt beregnet endring i årlig utslipp i åpningsåret. Dette er utslipp som vil avta framover hovedsakelig som følge av endringer i utslipp fra kjøretøyene som bruker veien. De årlige utslippene fra et prosjekt i 2030 og 2050 er ikke like høye som i teknisk beregnet åpningsår 2026.

Utslipp fra anleggsfasen er en engangseffekt begrenset til anleggsperioden, og denne perioden varierer fra prosjekt til prosjekt. Utslippene fra arealbeslag oppstår når arealbeslaget utføres og er også å anse som en engangseffekt for prosjektet. Det er ikke meningsfullt å legge denne effekten til en årlig utslippseffekt, da levetiden på prosjektet er svært lang. De kvantifiserte utslippseffektene fra arealbeslag og direkte utslipp fra anleggsfasen kan derfor ikke uten videre legges sammen med årlige utslippstall slik disse er presentert i tabellen nedenfor.

Tabell: Beregnet endring i årlige klimagassutslipp fra endret transportomfang, drift og vedlikehold fra prosjekter med oppstart i første seksårsperiode av Nasjonal transportplan 2022–2033 (tusen tonn CO₂-ekvivalenter)

	2026 ¹	2030	2050
Statens vegvesen	0,2	14,7	18,3

Jernbanedirektoratet	-37,6	-36,9	-46,9
SUM	-37,4	-22,2	-28,6
Nye Veier AS ²	16,8		

¹ Beregningsteknisk åpningsår

² Tallet oppgitt for Nye Veier AS gjelder beregningsteknisk åpningsår for veistrekningene som foreslås overført til selskapet. Beregningen er basert på informasjonen som foreligger om strekningene som er nevnt i kapittel 11.1.2, Nye Veiers portefølje.

Miljødirektoratet og transportvirksomhetene fikk høsten 2020 i oppdrag å anslå utslippene fra arealbeslag fra en rekke utbyggingsprosjekter¹. Utslippene som følge av arealbeslag ble anslått å ligge i størrelsesorden 2 til 4 mill. tonn CO₂-ekvivalenter. Dette anslaget er basert på en litt annen prosjektportefølje enn den som ligger inne i Nasjonal transportplan.

Siden alle de aktuelle prosjektene er i ulike faser av planlegging og bygging vil beregninger av både arealbeslag og klimagassutslipp endre seg kontinuerlig, etter hvert som prosjektene utvikles. Både planarbeid og virkemidler i kontrakter vil ha betydning for endelige utslipp og arealbeslag. Det er således ikke mulig å angi eksakte tall på hva utslipp og arealbeslag vil bli fremover i tid.

Regjeringen ønsker at det utvikles mer treffsikre og sammenliknbare modeller som også inkluderer direkte byggeutslipp og utslipp fra arealbeslag og vil be transportvirksomhetene om å vurdere mulighetene for å inkludere direkte byggeutslipp og utslipp fra arealbeslag gjennom å videreutvikle de samfunnsøkonomiske analysene i konseptvalgutredninger, konsekvensutredninger og andre beslutningsgrunnlag for samferdselsprosjekter, og i den forbindelse vurdere hvordan dette kan hensyntas i porteføljestyringen.

Når det gjelder utslipp fra materialbruk som følge av vei- og jernbaneprosjektene vil dette være indirekte utslippseffekter knyttet til de ulike materialene som brukes på prosjektene. Vi har ikke en oversikt over disse effektene for prosjektene i NTP 2022-2033.

Transportvirksomhetene etterspør tiltak som gir både reduserte direkte utslipp (for eksempel tiltak som gir mindre utslipp fra kjøretøy og anleggsmaskiner) og indirekte utslipp (for eksempel byggematerialer) gjennom sine anskaffelser. Tiltak som reduserer de direkte utslippene vil bidra til å oppnå regjeringens ambisjon om å halvere utslippene i transportsektoren, og forpliktelsen om å redusere de ikke-kvotepliktige utslippene med 40 prosent innen 2030. I tillegg vil tiltak for å redusere indirekte utslipp kunne bidra positivt for å fremme grønn næringsutvikling, stimulere etterspørsel etter lav- og nullutslippsalternativer, fremme lavutslippssamfunnet, og være en del av virksomhetenes utøvelse av sitt samfunnsansvar.

¹ https://www.regjeringen.no/no/dokument/dep/sd/anbud-konsesjoner-og-brev/brev/utvalgte_brev/2020/nasjonal-transportplan-20222033-klimaeffekt-av-virksomhetenes-prioriterte-prosjekter-i-ntp-2022-2033/id2783356/

Spm 245

Jeg er opptatt av at vi har et best mulig beslutningsgrunnlag for de store og viktige prosjektene som skal gjennomføres i transportsektoren, men det er ikke mulig å sette opp fullstendige oversikter som inneholder alle relevante nøkkeltall for alle prosjekter, som enten er igangsatt eller er planlagt i NTP.

Regjeringen har foreslått at Nye Veier AS skal gjennomføre flere prosjekter. For disse er ikke ansvaret formelt overtatt av selskapet. Nye Veier AS har dermed ikke alt tallmaterialet som det etterspørres i spørsmålene for disse strekningene. For eksisterende portefølje opererer Nye Veier med et 20 års-perspektiv. De har dermed ikke besluttet utbyggingsrekkefølge eller tidspunkt for utbygging for alle prosjektene innenfor kommende NTP-periode. Styrets prioritering og tidspunkt for utbygging avhenger av den samfunnsøkonomiske lønnsomheten til prosjektene.

Enkelte av strekningene som det spørres om, er beskrevet i transportvirksomhetenes felles svar til Samferdselsdepartementet angående klimaeffekt av virksomhetenes prioriterte prosjekter i NTP. Jeg

henviser derfor til nevnte svarbrev for ytterligere informasjon

(https://www.regjeringen.no/no/dokument/dep/sd/anbud-konsesjoner-og-brev/brev/utvalgte_brev/2020/nasjonal-transportplan-20222033-klimaeffekt-av-virksomhetenes-prioriterte-prosjekter-i-ntp-2022-2033/id2783356/).

vei, der dette er aktuelt. Beregningene er gjort uten bompenger.

Siden alle de aktuelle prosjektene er i ulike faser av planlegging og bygging vil beregninger av både arealbeslag og klimagassutslipp endre seg kontinuerlig, etter hvert som prosjektene utvikles. Både planarbeid og virkemidler i kontrakter vil ha betydning for endelige utslipp og arealbeslag. Det er således ikke mulig å angi konkrete tall på hva utslipp og arealbeslag vil bli fremover i tid.

a) Trafikkøkning

Tabellen nedenfor viser ÅDT i dag og i 2050 med og uten de aktuelle prosjektene. Merk at generell trafikkvekst ikke inngår her, det er trafikkvekst forbundet med selve prosjektet. Videre er dette igjen en sum av trafikk som overføres fra andre veier, som i stor grad er en villet konsekvens uten betydning for utslipp, og nye bilreiser som ellers ikke ville skjedd. Av disse utgjør førstnevnte nesten alt (88-95 % i de prosjektene vi har sjekket). Trafikken «med prosjektet» er sum av ny vei og gjenværende trafikk på gammel vei, der dette er aktuelt. Beregningene er gjort uten bompenger.

Prosjektnavn	Dagens situasjon	2050 uten prosjektet	2050 med prosjektet	Økning pga prosjektet (%)
	ÅDT	ÅDT	ÅDT	ÅDT
E6 Megården - Mørsvikbotn (E6 Sørfold)	1 400	2 261	2 261	0 %
E10/Rv 85 Hålogalandsveien	2 100	2 500	2 750	10 %
E39 Lønset – Hjelset	4 850	8 200	8 900	9 %
E39 Ålesund – Molde	2 550	3 400	8 200	141 %
E39 Ålgård – Hove	22 460	36 347	49 048	35 %
E39 Rogfast	4 850	6 750	13 290	97 %
E39 Ådland - Svegatjørn (Hordfast)	3 370	5 030	13 230	163 %
Rv 555 Sotrasambandet	31 068	39 002	52 359	34 %
E16 Arna – Stanghelle (kun motorveidel)	9 564	12 442	13 441	8 %
Rv 36 Skjelsvik - Skyggestein	10 950	15 050	36 700	144 %
E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen	44 600	64 700	69 700	8 %

E134 Saggrenda - Elgsjø (hovedvei øst-vest)	5 800	8 500	10 500	24 %
E16 Høgstet- Hønefoss (vegdelene av FRE16)	16 700	24 600	29 700	21 %

E16 Skaret- Hønefoss (FRE16 er også bygget i dette scenario)	15 500	23 000	29 900	30 %
E39 Kristiansand- Sandnes	6 900 20 700	10 600 27 100	13 800 37 200	30 % 37 %
-snitt Lyngdal -snitt Kr.sand vest				
E18 Langangen- Rugtvedt	15 300	22 600	24 500	8 %
E18 Tvedestrand- Bamble	7 800	13 100	14 400	10 %
E18 Arendal- Grimstad	20 500	30 400	32 700	8 %
E6 Moelv-Øyer	12 100	18 200	21 800	20 %
E6 Øyer-Otta	6 500	10 700	10 900	2 %
E6 Ulsberg- Vindåsliene	4 900	7 800	8 600	10 %
E6 Korporalsbrua- Gyllan	8 500	12 800	14 600	14 %
E6 Gyllan-Kvål	8 500	13 200	15 700	19 %
E6 Ranheim- Værnes	17 300	28 800	38 500	34 %
E6 Kvithammar- Åsen	9 500	13 400	17 000	27 %
E6 Åsen-Steinkjer	14 400	21 900	24 800	13 %
Rv 25 Hamar- Løten	8 800	12 900	14 400	12 %
E18 Lysaker - Ramstadsletta	90 268	96 215	82 968	-14 %
E16 Bjørnum – Skaret	15 108	21 757	25 372	17 %
Rv 22 Glommakryssing	19 288	24 501	30 573	25 %
E18 Retvet – Vinterbro	11 775	17 662	25 353	44 %
Rv 19 Moss	24 390	33 604	36 914	10 %
E134 Dagslett - E18	20 157	26 510	39 291	48 %
E134 Oslofjordforbinde lsen, byggetrinn 2	9 963	21 400	22 000	3 %

Rv 4 Hunndalen – Mjøsbrua

Vi mangler beregning for denne delstrekningen isolert. Ved helhetlig utbygging Mjøsbrua-Gjelleråsen øker trafikken langs rv 4 med ca 7 000 kjøretøyer pr døgn sammenlignet med referansealternativet. Av dette

utgjør overført trafikk fra E6 ca 2000-3000 kjøretøyer pr. døgn. Ny helhetlig utbygd rv 4 påvirker også øvrige hovedveier i området, blant annet rv 3 og rv 51.

b) Arealbeslag

Som jeg viser til innledningsvis vil arealbeslag fra de konkrete prosjektene endre seg etter hvert som prosjektene utvikles. Her vil jeg vise til kap 11 i NTP som beskriver utfordringene i de åtte transportkorridorene, regjeringens ambisjoner for utvikling i korridorene, samt de største tiltakene. Det er presisert at virksomhetene skal arbeide videre med å forbedre og utvikle prosjektene (optimalisering). Resultatet av denne optimaliseringen vil få betydning for konkret utforming og når prosjektet gjennomføres. Det er noe ulikt detaljeringsnivå i beskrivelsen av prosjektene i meldingen, noe som blant annet henger sammen med størrelsen på prosjektet og hvor modent det er.

For å unngå at vi tar beslutninger i dag som i framtiden viser seg å være feil, vil jeg ikke låse prosjektene for tidlig. Meldingen er derfor tydelig på at et prosjekt kan justeres hvis det nødvendig for å løse de utfordringene prosjektet var tenkt å løse eller at det gir høyere måloppnåelse for samme ressursinnsats. Det ligger til grunn at det må løpende vurderes om smal firefeltsvei, 2/3-feltsvei, eller en annen standard er den beste løsningen for det enkelte prosjekt. Dette innebærer at det ikke er mulig å sette opp en oversikt over arealbeslag for alle de konkrete prosjektene som det er stilt spørsmål om.

c) Klimagassutslipp

Tabellen nedenfor viser grunnlagstallene for de beregnede utslippseffektene som er presentert i kap. 6.1 i NTP. Tabellen viser beregnet utslippseffekt som følger av veiprosjekter som er prioritert for oppstart i den første seksårsperioden i Nasjonal transportplan 2022-2033. Den beregnede utslippseffekten inkluderer utslipp som følge av endret transportomfang, overføring av trafikk mellom transportformene, samt drift og vedlikehold i åpningsåret. 2026 er brukt som et beregningsteknisk åpningsår for de prioriterte prosjektene i første seksårsperiode. Et veiprosjekt vil for eksempel kunne føre til økt trafikk, høyere fart og kortere eller lengre reiseavstand. Utslippseffektene baserer seg på disse endringene. Utslipp fra arealbeslag og anleggsfasen er ikke inkludert i tabellen nedenfor. En grunn til at disse tallene ikke er inkludert er at det mangler utslippstall for prosjektene. Mange av prosjektene er ikke kommet langt nok i planleggingsfasen til at det har vært mulig å tallfeste disse utslippene. For det andre, så har utslippene fra arealbeslag og anleggsfasen en annen tidsmessig avgrensing enn tallene som er stilt opp i tabellen nedenfor. I tabellen nedenfor er det oppgitt beregnet endring i årlig utslipp i åpningsåret. Dette er utslipp som vil avta framover hovedsakelig som følge av endringen i utslipp fra kjøretøyene som bruker veien. De årlige utslippene fra et prosjekt i 2030 og 2050 er med andre ord ikke like høye som i teknisk beregnet åpningsår 2026. Utslipp fra anleggsfasen er begrenset til anleggsperioden, denne perioden varierer fra prosjekt til prosjekt, samtidig som den strekker seg over mer enn et år. Utslippene fra arealbeslag oppstår når arealbeslaget utføres og er beregnet til en "engangseffekt" for prosjektet. De kvantifiserte utslippseffektene fra arealbeslag og direkte utslipp fra anleggsfasen kan derfor ikke uten videre legges sammen med årlige utslippstall slik disse er presentert i tabellen nedenfor. Jeg er opptatt av at vi fanger opp klimagassutslipp fra infrastrukturprosjekter på en best mulig måte. Derfor er det varslet i NTP at regjeringen vil videreutvikle en metode for å inkludere direkte byggeutslipp og utslipp fra arealbeslag i de samfunnsøkonomiske analysene i konsekvensutredninger, konseptvalgutredninger og andre beslutningsgrunnlag for samferdselsprosjekter, og i den forbindelse se på hvordan dette kan implementeres i forbindelse med de ulike porteføljene og styringen av disse.

Sektor	Prosjekt	CO2e åpningsår 2026 (tonn)
Vei	Rv. 22 Glommakryssing	1 548
Vei	E18 Retvet–Vinterbro	1 175
Vei	E134 Dagslett–E18	-2 254
Vei	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	-9 847
Vei	E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen	-830
Vei	E39 Ålgård–Hove	1 108

Vei	Rv. 19 Moss	-882
Vei	Rv. 282 Holmenbrua	-436
Vei	Rv. 42 Gamle Eigerøyveien–Hovlandsveien	1
Vei	E39 Bergsøya–Øygarden	11
Vei	E39 Hjelset–Bjerkeset	160
Vei	E39 Storehaugen–Førde	-658
Vei	E39 Volda–Furene	-30
Vei	E39 Ådland–Svegatjørn	8 513
Vei	E39 Ålesund–Molde	5 795
Vei	Rv. 9 Setesdal	24
Vei	E134 Helganeskrysset–arm Husøy	-10
Vei	E134 Røldal–Seljestad	-387
Vei	E134 Saggrenda–Elgsjø	426
Vei	E16 Arna–Stanghelle (del av fellesprosjekt)	-1 628
Vei	E16 Hylland–Slæen	-352
Vei	FRE16: Høgstet–Hønefoss	964
Vei	Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane	-213
Vei	Rv. 36 Skjelsvik–Skyggstein	3 731
Vei	Rv. 41 Treungen–Vrådal	-32
Vei	Rv. 5 Erdal–Naustdal	-73
Vei	Rv. 52 Gol–Vestland gr.	2
Vei	Rv. 7 Ørgenvika–Svenkerud	-33
Vei	E136 Breivika–Lerstad (Bypakke Ålesund)	-193
Vei	Rv. 3 Østerdalen	635
Vei	E6 Grong–Nordland	294
Vei	Rv. 80 Adkomst ny Bodø Lufthavn	87
Vei	Rv. 80 Sandvika–Sagelva	46
Vei	E6 Narviktunnelen	-78
Vei	E10 Nappstraumen–Å	-128
Vei	E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt	-2 332
Vei	E45 Kløfta	-36
Vei	E6 Megården–Mørsvikbotn	-3 246
Vei	E8 Flyplasstunnelen	-279
Vei	E8 Sørbotn–Laukslett	-200
Vei	Rv. 94 Akkarfjord–Jansvannet	-88
Vei	Rv. 94 Mollstrand–Grøtnes	-61
Vei	Rv. 94 Akkarfjord–Jansvannet	-88
Vei	Rv. 94 Mollstrand–Grøtnes	-61

Spm 246

Ved planlegging av ny samferdselsinfrastruktur blir konsekvenser for arealbeslag, kostnader, klimagassutslipp samt en rekke andre viktige konsekvenser for samfunnet alltid redegjort for i beslutningsgrunnlaget ved valg mellom ulike traseer og detaljløsninger i kommunedelplan- og reguleringsplanfasen. Dette gjøres for å imøtekomme krav i plan- og bygningslovens forskrift om konsekvensutredning og i utredningsinstruksen.

Bygging over bakken er i prinsippet en lang brukonstruksjon. Som et gjennomgående prinsipp blir det ikke bygget slik i Norge. I mindre skala er jernbanen bygget på bru der hvor dette er vurdert å være rimeligere enn å bygge på bakken. Dette gjelder spesielt der hvor det har vært behov for å fylle ut bakken opp til nivå som sporet skal ligge på.

På generelt grunnlag kan man si at vei på påler/bruer krever mer stål og betong enn vei på terreng. Kostnadene er det mangedobbelte. Miljøet under bruer påvirkes av at arealene får redusert lystilgang og redusert nedbør. Bruk av bru gir mindre arealbeslag, men det følger en del vilkår til hvordan terrenget rundt brufundamenter m.v. kan benyttes etter bygging.

Spm 247

Samferdselsdepartementet har ikke oversikt over den samlede materialbruken og sammensetningen av denne i norske samferdselsprosjekter.

I samsvar med lov om offentlige innkjøp skal det offentlige innrette innkjøpspraksisen sin slik at dette bidrar til å redusere skadelig miljøpåvirkning og fremme klimavennlige løsninger der dette er relevant. For å hjelpe offentlige oppdragsgivere med å klargjøre de overordnede prioriteringene, vil regjeringen legge fram en handlingsplan for å øke andelen klima- og miljøvennlige offentlige innkjøp og grønn innovasjon. Regjeringen vil også legge fram en strategi for sirkulær økonomi der blant annet bærekraftige måter å forbruke og bruke materialer på vil være tema.

Spm 248

Transportvirksomhetene har, sammen med blant annet Miljødirektoratet, samlet kunnskap om kildene til plastforurensning i transportsektoren og mulige tiltak for å redusere disse utslippene. Virksomhetene skal fortsette å jobbe med innhenting av kunnskap om kilder og innføring av effektive tiltak.

Slitasje fra bildekk er den største kilden til mikroplastforurensning fra veitransporten. I 2018 ble det laget et utkast til ny dekkmerkeforordning, men det foreligger foreløpig ingen pålitelig testmetode som kan måle dekkets levetid og slitestyrke. Det må derfor først utvikles en passende teststandard. Statens vegvesen følger blant annet arbeidet med EUs regelverk om dekkmerking.

I forbindelse med utbygging vurderer virksomhetene underlaget, for å redusere utslippene av plast. Det jobbes også med å hindre spredning. For nye anlegg vil overvannsystemet eller veivannsystemet som viser seg å fungere best velges. Ved eksisterende anlegg må tiltak som kan hindre platen i å nå resipienter vurderes. Dersom overvåkning viser at det er behov for tiltak, så vurderes det hvilke tiltak som kan hindre platen i å nå resipienter etter at anlegget er bygd. Langs mange veier er det f.eks. iverksatt rens tiltak og etablert sandfang for overvann.

Det beste tiltaket for å redusere plastforurensning fra asfaltslitasje er å redusere bruken av piggdekk. Piggdekkbruk er i dag regulert på flere måter, både gjennom lokale bruksavgifter, tillatt bruksperiode og utforming av dekkene. Mer slitesterke asfaltdekker vil også gi mindre slitasje. Statens vegvesen jobber med å opparbeide mer kunnskap om dette.

I tillegg til arbeidet med å redusere utslippene av mikroplast fra vei og kjøretøy, jobber virksomhetene med å redusere utslippene av plast og mikroplast fra bygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen.

I Nasjonal transportplan 2022-2033 har vi lagt til grunn at transportvirksomhetene innenfor sine ansvarsområder styrker arbeidet med opprydding av plastavfall og forebyggende tiltak for å redusere tilførsel av plastavfall og mikroplast til miljøet.

Spm 249

Ved planlegging av ny samferdselsinfrastruktur blir konsekvenser for arealbeslag, kostnader, klimagassutslipp samt en rekke andre viktige konsekvenser for samfunnet alltid redegjort for i beslutningsgrunnlaget ved valg mellom ulike traseer og detaljløsninger i kommunedelplan- og

reguleringsplanfasen. Dette gjøres for å imøtekomme krav i plan- og bygningslovens forskrift om konsekvensutredning og i utredningsinstruksen.

Avinor AS er organisert som et heleid statlig aksjeselskap. Avinor har vært selvfinansierende, og selskapets investeringer er normalt ikke en del av Nasjonal transportplan. I Nasjonal transportplan 2022–2033 har Regjeringen imidlertid prioritert statlige midler til en ny lufthavn ved Mo i Rana og til flytting av Bodø lufthavn. Tredje rullebane er fortsatt på planleggingsstadiet, og er ikke omtalt i Nasjonal transportplan 2022–2033.

Flyttingen av Bodø lufthavn og den nye lufthavna ved Mo i Rana vil ha effekt på direkte klimagassutslipp knyttet til endring i flytransporten, drift og vedlikehold av infrastrukturen, utslipp fra anleggsfasen og arealbeslag.

Årlig endring i klimagassutslipp fra økningen i flytrafikken som følge av den nye lufthavna ved Mo i Rana er av Avinor beregnet til om lag 500 tonn per år sammenliknet med null-alternativet, som er å ikke bygge den nye lufthavna. Eventuell utslippsreduksjon som følge av innfasing av bærekraftig drivstoff og elektrifiserte fly er ikke inkludert i beregningene. Flyttingen av Bodø lufthavn er ikke forventet å gi økning i flytrafikken.

Utslipp fra anleggsfasen er en engangseffekt begrenset til anleggsperioden, og denne perioden varierer. Utslippene fra arealbeslag oppstår når arealbeslaget utføres, og er også å anse som en engangseffekt for prosjektet. Siden de aktuelle prosjektene er i ulike faser av planlegging og bygging, vil beregninger av både arealbeslag og klimagassutslipp endre seg kontinuerlig etter hvert som prosjektene utvikles. Både planarbeid og virkemidler i kontrakter vil ha betydning for endelige utslipp og arealbeslag. Det er derfor ikke mulig å oppgi sammenlignbare og konsistente tall på hva disse utslippene er.

Regjeringen ønsker at det i arbeidet med Nasjonal transportplan utvikles mer treffsikre og sammenlignbare modeller som også inkluderer direkte byggeutslipp og utslipp fra arealbeslag, og vil be transportvirksomhetene om å vurdere mulighetene for å inkludere direkte byggeutslipp og utslipp fra arealbeslag gjennom å videreutvikle de samfunnsøkonomiske analysene i konseptvalgutredninger, konsekvensutredninger og andre beslutningsgrunnlag for samferdselsprosjekter.

Spm 250

Jernbanedirektoratet har per i dag ingen oppdaterte analyser som viser klimaeffekter av redusert reisetid på tog og overføring av reisende fra fly til tog.

En av konklusjonene fra Høyhastighetsutredningen (2012) var at å bygge høyhastighetsbaner for tog i Norge er et dyrt klimatiltak. Ingen av Høyhastighetsutredningens alternativer for strekningene Oslo-Bergen, Oslo-Stavanger og Oslo-Trondheim, Oslo-Stockholm og Oslo-Gøteborg var samfunnsøkonomisk lønnsomme.

I forbindelse med Jernbanedirektoratets arbeid med fjerntogstrategien utarbeidet Analyse og strategi (Multiconsult) en konkurranseflatemodell som beregnet togets markedsandel som følge av tilbudsdata som reisetid, frekvens og takst for bil, tog og fly. Arbeidet ble også sammenstilt med en studie Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) i Sverige publiserte i 2007. Modellen viser at kortere reisetider har stor innvirkning på togets markedsandeler. Når togets reisetid kommer ned mot, og under, 3 timer viser KTH-beregningene at toget kan ta store markedsandeler fra flyet, det samme gjør Analyse og Strategi's konkurranseflatemodell.

I beregninger av Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16) som grunnlag til Nasjonal transportplan 2022-2033 var mye av klimaeffekten av Ringeriksbanen knyttet opp mot reduserte flyreiser. FRE16-prosjektet ble beregnet til å gi en reduksjon i CO₂ i 2030 på ca. 4 200 tonn årlig. Av dette var det en økning i utslipp fra bil på ca. 4 150 tonn som følge av veiltaket, og en reduksjon i buss og fly på hhv 3 000 tonn og 5 300 tonn som følge av overførte reiser til tog.

Spm 251

Hvis samtlige ferje- og hurtigbåtsamband blir elektrifisert vil de totale klimagassutslippene fra ferje- og hurtigbåtsektoren gå til null. Utslippene fra ferjer og hurtigbåter har blitt beregnet ved flere anledninger de siste årene.

Regjeringen la frem plan for fossilfri kollektivtrafikk i 2019. Planen viser at de fylkeskommunale ferjene hadde et klimagassutslipp på 276 000 tonn CO₂-ekvivalenter i 2016. Utslipet fra hurtigbåtene ble i denne planen beregnet til 149 400 tonn CO₂-ekvivalenter. I samme planen ble det vist til et utslipp fra riksveiferjene på 264 000 tonn CO₂-ekvivalenter. Siden 2016 har betydelige deler av ferjedriften, både den statlige og fylkeskommunale, gått over til null- og lavutslippsløsninger.

I Klimakur 2030 er det gjennomført tiltaksanalyser for bruk av nullutslippsløsninger i ferje- og hurtigbåtsektoren. For ferjer ble det regnet på et tiltak som innebærer overgang til nullutslipp for fylkesferjene. Utslipsreduksjonspotensialet for en slik overgang ble beregnet til 1,4 mill. tonn akkumulert over perioden 2021-2030. For hurtigbåtene ble det beregnet et teoretisk utslipsreduksjonspotensial på 0,5 mill. tonn CO₂-ekvivalenter akkumulert over perioden 2021-2030. Dette forutsatte en innfasing av 44 hurtigbåter med batteri eller hydrogen av totalt 250 hurtigbåter. Det er viktig å være oppmerksom på at mulighetene for bruk av nullutslipp i ferje- og hurtigbåtsektoren er sterkt varierende. Vi ser at det er satt i drift et stort antall batteriferjer. For enkelte ferjesamband er batteriferje konkurransedyktige med dieselferjer. Men det er stor kostnadsvariasjon og på enkelte strekninger vanskelig å sette inn nullutslipp per i dag. For hurtigbåtene er det grunn til å være oppmerksom på at det ikke er satt i drift nullutslipp hurtigbåter ennå, og kostnadene er foreløpig svært høye.

Spm 252

Godsoverføringsmålet tar ikke stilling til fordeling mellom bane og sjø. Derfor er det heller ikke gjennomført en isolert analyse for jernbane. I forbindelse med arbeidet med Klimakur 2030 ble utslipsreduksjonen som følge av at godsoverføringsmålet fra veg til sjø og bane nås, beregnet. Dersom regjeringens ambisjon om å overføre 30 prosent av gods over 300 km fra veg til sjø og bane innen planperiodens utløp nås vil dette innebære en utslipsreduksjon på ca. 0,48 mill. tonn CO₂-ekv.

Spm 253

Det er gjennomført en forstudie for T-baneforlengelse til Lørenskog/Skårersletta og lokalisering av fremtidig basestasjon/verksted. Gjennom denne forstudien er det stipulert en kostnad for T-baneforlengelse til i størrelsesorden 4,5 mrd. 2021-kr. Det er videre stipulert et behov på 600 mill. kr til oppgradering av kollektivaksen Kjeller- Oslo grense. Dette er usikre beløp. Det vil også være behov for tiltak på hovedveinettet rundt Lillestrøm for å kunne redusere trafikken i sentrum og ivareta fremkommelighet for buss, men tiltak og kostnader for dette er foreløpig ikke stipulert.

Spm 254

Det vises til omtalen på side 189 og tabell 12.2 på side 259 som viser hvordan 3,5 mrd. kroner er fordelt i første periode.

Tiltak	Stat 2022-2027	Stat 2028-2033
Bedre nettdekning (jernbane)	2 600	0
Kombitransport Oslo–Narvik via Sverige	865	1 583
Sum	3 465	1 583

Bruken av resterende beløp på 2,3 mrd. kroner i første planperiode er omtalt slik i meldingen: "Videre er det tatt høyde for å utvikle nye effektpakker som kan være aktuelle for oppstart i andre seksårsperiode. I første seksårsperiode utgjør rammen til dette formålet 2,3 mrd. kroner, og i andre seksårsperiode 39,5 mrd. kroner. Rammene til utvikling av nye effektpakker er ikke korridorfordelt, siden det ikke er avklart hvilke tiltak som vil være aktuelle å gjennomføre."

Spm 255

Kostnaden for å elektrifisere strekningen Stjørdal-Steinkjer på Trønderbanen er anslått til om lag 1 mrd. 2019-kroner.

Spm 256

Effektpakken «To tog i timen på Trønderbanen» omfatter ingen tiltak som direkte legger til rette for videre elektrifisering. Tiltakene i effektpakken hensyntar imidlertid muligheten for fremtidig elektrifisering av strekningen Stjørdal-Steinkjer.

Spm 257

I statsrådens svar på spørsmål nr. 228 til NTP ble det oppgitt at det pr. mai 2021 er inngått vegutbyggingsavtaler på i overkant av 92 mrd. kr (2021-kr), og at av disse er vel 20 prosent av verdien knyttet til utbyggingsprosjekter som er ferdigstilt.

Det pågår utbygging på flere av Nye Veiers strekninger i dag. Av de inngåtte vegutbyggingsavtalene, eksklusert for de strekningene som er ferdigstilt, er rundt 17 mrd. kr (eks. mva.) knyttet til strekninger som ikke er i byggefasen. På disse pågår samhandling og kontrahering med entreprenør. Det vises også til svar på spørsmål nr. 258 for ytterligere informasjon om signerte kontrakter.

Spm 258

Nye Veier har signert kontrakter for 40 mrd. kr (eks. mva.), og vil før sommeren signere for ytterligere 4 mrd. kr (eks. mva.). Alle kontraktene er inngått på strekninger hvor selskapet har inngått veiutbyggingsavtale med Samferdselsdepartementet.

Av dette beløpet er ca. 17 mrd. kr (eks. mva.) kontrakter som ikke har kommet til byggefasen, men hvor det pågår samhandling/ kontraktsinngåelse.

Spm 259

Vi er litt usikre på hva det spørres om her, men har lagt til grunn at det er de samlede gjennomføringskostnadene for reformen. I Meld. St. 14 (2020–2021) *Perspektivmeldingen 2021* på side 200 fremgår følgende om kostnader og gevinster for gjennomføring av reformen: "Gevinstene ved jernbanereformen ventes å overstige kostnadene. Netto samlet gevinst er anslått til 11 mrd. kroner i perioden 2014–2027, hvor beregnede reformkostnader på 1 mrd. kroner i årene 2014–2018 er trukket fra. Konkurransetsettingen av persontogtrafikken er anslått å medføre en reduksjon i kostnader til kjøp av persontogtjenester som summerer seg til 12,5 mrd. kroner for årene 2020–2031."

Spm 260

Ved etablering av Jernbanedirektoratet 1. januar 2017 ble det opprettet en seksjon for konkurranseutsetting av trafikkpakker og oppfølging av trafikkavtaler. For årene 2017 og 2018 var det 5-6 årsverk som arbeidet med konkurranseutsetting av trafikkpakkene 1 og 2. De påfølgende årene med supplerende trafikkpakker har antall årsverk vedr. interne ressurser gradvis økt, og i 2021 er det budsjettert med 10 årsverk for konkurranseutsetting av trafikkpakker og oppfølging av trafikkavtaler for gjennomførte konkurranser. I perioden 2017-2020 har det medgått ca. 30-32 årsverk til konkurranseutsetting av trafikkpakker og oppfølging av trafikkavtaler for gjennomførte konkurranser. Dette tilsvarer ca. 8 årsverk i snitt pr. år, eller en kostnad på kr 9,5-10 mill. I tillegg kommer interne ressurser fra andre seksjoner i Jernbanedirektoratet som i en tidsbegrenset periode og på deltid, har vært involvert i arbeidet med å gi faglige vurderinger på særskilte fagområder.

Ved etablering av Jernbanedirektoratet 1. januar 2017 ble det opprettet en seksjon for konkurranseutsetting av trafikkpakker og oppfølging av trafikkavtaler. For årene 2017 og 2018 var det 5-6 årsverk som arbeidet med konkurranseutsetting av trafikkpakkene 1 og 2. De påfølgende årene med supplerende trafikkpakker har antall årsverk vedr. interne ressurser gradvis økt, og i 2021 er det

budsjettet med 10 årsverk for konkurranseutsetting av trafikkpakker og oppfølging av trafikkvtaler for gjennomførte konkurranser. I perioden 2017-2020 har det medgått ca. 30-32 årsverk til konkurranseutsetting av trafikkpakker og oppfølging av trafikkvtaler for gjennomførte konkurranser. Dette tilsvarer ca. 8 årsverk i snitt pr. år, eller en kostnad på kr 9,5-10 mill. I tillegg kommer interne ressurser fra andre seksjoner i Jernbanedirektoratet som i en tidsbegrenset periode og på deltid, har vært involvert i arbeidet med å gi faglige vurderinger på særskilte fagområder.

Gevinstene ved jernbanereformen ventes å overstige kostnadene. Netto samlet gevinst er anslått til 11 mrd. kroner i perioden 2014–2027, hvor beregnede reformkostnader på 1 mrd. kroner i årene 2014–2018 er trukket fra. Konkurranseutsettingen av persontogtrafikken er anslått å medføre en reduksjon i kostnader til kjøp av persontogtjenester som summerer seg til 12,5 mrd. kroner for årene 2020–2031.

Spm 261

Det er bare én ny statlig etat i jernbanesektoren, Jernbanedirektoratet. I 2017 var det 22 stillinger med lederfunksjon i direktoratet. Antallet var det samme i 2020. For disse stillingene økte de samlede lønnsutbetalingene med ca. åtte prosent i perioden.

Spm 262

Prosjektet rv 4 Kjøl–Rotnes er ikke prioritert med statlige midler i første seksårsperiode i ny NTP. Prosjektet ble prioritert lokalt i forbindelse med reforhandlingen av avtalen for Oslopakke 3 i 2016. Det er i handlingsprogrammet for Oslopakke 3 for perioden 2022-2025 forutsatt en kostnad for strekningen rv 4 Kjøl - Rotnes på 1 003 mill. 2022-kr, fordelt mellom stat (201 mill. kr/20 pst.) og annen finansiering/ bompenger (802 mill. kr/80 pst.). I handlingsprogramperioden er det kun satt av midler til planlegging. Den økonomiske rammen muliggjør imidlertid ikke omlegging ved Rotnes slik det er forutsatt.

En gjennomgang av hele strekningen rv 4 Oslo(Sinsen)–Mjøsbrua basert på verdianalyse, vil bli lagt til grunn for videre vurderinger av tiltak på kort og lang sikt. Verdianalysen har sett på mulighetene for å redusere kostnader og/eller øke nytten av prosjektet, samt sett nærmere på veiens rolle og framtidige funksjon. At et prosjekt ikke er nevnt i NTP 2022-2033 er ikke det samme som at det ikke vil bli prioritert de neste 12 årene. Siste seksårsperiode inneholder færre detaljer om prosjekter. Det er kun angitt en samlet økonomisk ramme for store investeringer. I ny NTP har transportvirksomhetene fått større frihet til å foreslå endret rekkefølge og omfang for prosjektene, jf. at det legges til grunn porteføljestyring. Hvis et prosjekt blir optimalisert og får økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet, kan det 'rykke frem i køen'. Kutt i kostnader kan gjøre det mulig å bygge ut prosjektene raskere. Dette kan også åpne opp for andre prosjekter enn de som foreløpig ligger til grunn.

Spm 263

I forbindelse med budsjettforliket mellom regjeringen og FrP, er det lagt til grunn 15 mill. kr til planlegging på strekningen Kyrkjeneset - Bjotveit på rv. 13 i Ullensvang. I Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029) er det lagt til grunn midler til utbedring av strekningen Kyrkjeneset - Ringøy i siste seksårsperiode. Dette er altså en kortere strekning enn den strekningen det er satt av midler til planlegging av i 2021. Det foreligger en vedtatt reguleringsplan på strekningen Kyrkjeneset - Berget, men denne er fra 1990-talet, og gir ikke juridisk grunnlag for gjennomføring av grunnnerv/ekspropriasjon på strekningen. Det er med andre ord nødvendig å starte opp et arbeid med reguleringsplan for hele strekningen Kyrkjeneset - Bjotveit. Statens vegvesen har foreløpig ikke startet opp arbeidet med slik planlegging.

I Nasjonal transportplan 2022-2033 er det foreslått at strekningen Skare - Sogndal på rv.13 blir overført til Nye Veier AS, og delstrekninga Kyrkjeneset - Bjotveit ligger på denne strekningen.

Departementet vil i samråd med de to virksomhetene avklare grensene for ansvaret på de overførte veiene nærmere, under dette også ansvaret for planarbeidet.

Gjennom budsjettforliket ble det også prioritert midler til oppstart av utbedring av rv. 13 på strekninga Kinsarvik -Kyrkjeneset, som ligger rett sør for strekningen Kyrkjeneset - Bjotveit. Statens vegvesen forbereder oppstart av dette arbeidet, i tråd med prioriteringene i budsjettforliket.

De økonomiske rammene til Nye Veier AS går fram meldingen. Det er ikke lagt til grunn overføring av midler mellom virksomhetene som følge av at Nye Veiers portefølje utvides, ut over det som går fram av meldingen.