

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

Spørsmål 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?

Svar:

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 (FoUI) (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).

Spørsmål 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?

Svar:

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.

Spørsmål 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?

Svar:

Samferdselsdepartementet har gitt tilslutning til at Statens vegvesen, i samråd med politiet, fastsetter reviderte retningslinjer for valg av steder og strekninger for automatisk trafikkontroll (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.

Spørsmål 69:

Er regjeringen åpen for at kjøretøy som bruker biogass som drivstoff kan defineres i samme takstgruppe for bompenger som øvrige nullutslippskjøretøy?

Svar:

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 Oslopakke 3. Samferdselsdepartementet avventer nå Statens vegvesen sine vurderinger, og vil deretter vurdere anbefalingene Statens vegvesen kommer med.

Spørsmål 70:

Er regjeringen åpen for å vurdere tiltak for å fremme bildeling, og hvilke tiltak er i så fall aktuelle?

Svar:

Bideling er en utviklingstrend som eksisterer i mange ulike varianter. Bideling 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. Bideling 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 bidelings- 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 bidelingsløsninger, 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.

Spørsmål 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?

Svar:

Jeg er enig i at E39 Vågsbotn – Klauvaneset er et viktig veiprosjekt. 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.

Spørsmål 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?

Svar:

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 veistrekninger 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.

Spørsmål 73:

Hva er status for arbeidet med Brønnøyleiden, og når legger regjeringen opp til å realisere prosjektet?

Svar:

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 fagetatenes innspill til NTP 2026-2037.

Spørsmål 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?

Svar:

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.