



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets President

Karl Johansgate 22  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/422-

16. februar 2022

**Spørsmål nr 1233 til skriftlig besvarelse fra stortingsrepresentant Trond Helleland til samferdselsminister Jon-Ivar Nygård**

Spørsmål:

Kan statsråden spesifisere hvordan midlene til mindre investeringstiltak under kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer, er fordelt på tiltak og prosjekter i 2022? Hvor mye av dette fullføres i 2022, slik at midlene kan omdisponeres i 2023?

Svar:

I stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2022–2033 ble det presentert flere grep for å nå målet om mer for pengene. Det er blant annet pekt på at virksomhetene skal få større operasjonell frihet til å velge løsninger på utfordringene beskrevet i meldingen.

Det ble gjort en del endringer i budsjettproposisjonen for 2022 med hensikt å gi Statens vegvesen større handlingsrom gjennom budsjettåret. Dette ble gjort til dels for å følge opp Nasjonal transportplan, men også fordi departementet over tid har hatt en dialog med Statens vegvesen med vurdering av rammebetingelser som kan legge begrensninger på deres mulighet til å forvalte tildelte midler i det enkelte budsjettår på en effektiv måte. Blant annet har Statens vegvesen vist til at det er krevende å utvikle lenger strekninger der de ser mindre investeringer, utbedringer og vedlikehold i sammenheng innenfor gjeldende rammer. De nye grepene er listet opp nedenfor:

- Mindre detaljerte beskrivelser av prosjekter og tiltak under 1 mrd. kr. Statens vegvesen skal få frihet til å vurdere *hvilke* tiltak som bør startes *når* for å sørge for best mulig måloppnåelse innenfor avsatte rammer. Eksempelvis oppgir vi ikke lenger en sum med midler til skredsikring, men Statens vegvesen skal rapportere på utbedring av skredutsatte punkt slik at vi kan følge opp ressursbruken.
- Post 31 Skredsikring riksveier inngår fra 2022 i post 30 Riksveiinvesteringer. Fordelingen av midlene på posten er i 2022 endret til følgende:

- **Porteføljen:** Store prosjekter med prognose for sluttkostnad over 1 mrd. kr, inkl. utgifter til planlegging av disse prosjektene. Nye tiltak følger av Nasjonal transportplan (kap. 12). Årlig fremlegg av porteføljeprioritering, første gang våren 2022, som vil være grunnlag for budsjettarbeidet.
- **Mindre investeringstiltak:** Omfatter i hovedsak resten av Statens vegvesens investeringsportefølje, inkl. utgifter til planlegging av disse prosjektene. Dette er i hovedsak tiltak som i 2021 inngår i Programområdetiltak, Nasjonale turistveier og fornying av riksvei. Samferdselsdepartementet legger opp til at Statens vegvesen skal få stor frihet i gjennomføringen.
- **Byvekstavtaler:** Mindre gang-, sykkel- og kollektivtiltak som bygger opp under nullvekstmålet i byvekstavtaleområdene..
  - Økt terskelverdi for prosjekter som omtales med kostnadsramme for Stortinget fra 500 mill. kr til 1 mrd. kr.
  - Fullmakt til å pådra staten forpliktelser ut over gjeldende budsjettår for prosjekter som ikke har egen kostnadsramme er økt og beregningsmetodikken er endret.
  - Innføring av porteføljestyling – første framlegg, hvor Statens vegvesen vil komme med sin anbefalte gjennomføringsrekkefølge for prosjektene i NTP, vil være våren 2022, og dette vil være et grunnlag for arbeidet med budsjettet for 2023.

Statens vegvesen har nå lagt fram sin plan for hvordan de vil følge opp Nasjonal transportplan på et mer detaljert nivå. Denne planen er viktig for at Statens vegvesen skal kunne planlegge prosjekter og tiltak slik at de kan følges opp i de årlige budsjettene. Gjennomføringsplanen vil først og fremst være et verktøy for Statens vegvesen i planleggingen av gjennomføringen av investeringsprogrammet, basert på økonomiske rammer gitt i Nasjonal transportplan.

Fordeling av investeringsmidlene på post 30 er vist i Prop. 1 S (2021-2022) tabell 6.7, s. 99. For detaljer om Statens vegvesens konkrete planer for 2022 viser vi til deres gjennomføringsplan.

Når det gjelder spørsmålet om bindinger ved inngangen til 2023 viser jeg til de fullmakter som Stortinget har vedtatt.

Stortinget har blant annet vedtatt følgende fullmakter:

**Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter**

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan:

4. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	30	Riksveiiinvesteringer	9 460 mill. kroner	4 260 mill. kroner

5. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning for planlegging mv. av prosjekter med kostnadsanslag over 1 000 mill. kroner, men der kostnadsramme ikke er lagt frem for Stortinget inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1320		Statens vegvesen	
	30	Planlegging, forberedende arbeider og grunnnerv, riksvei	750 mill. kroner

Bindingene ved utgangen av året er oppad begrenset til drøyt 5 000 mill. kroner for mindre investeringer og planlegging. I tillegg er anslåtte bindinger for store prosjekter (prosjekter med egne vedtak om kostnadsramme). Som det går fram av tabell 6.6. på s. 95 i Prop. 1 S (2021-2022) er anslag bindinger i 2023 for post 29 og 30 på 12 480 mill. kr. Jeg vil understreke at det er stor usikkerhet knyttet til dette tallet. De store prosjektene som er i gang skal sikres rasjonell gjennomføring og på nåværende tidspunkt har vi kun anslag på behov i 2023.

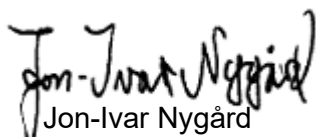
Som det går fram av tabell 6.6 er det teoretisk mulig å ta ned bevilgningen i 2023. Et kutt vil blant annet kunne bety stopp i framdrift i prosjekter som er varslet i budsjettet for 2022. I Prop. 1 S (2021-2022) er det varslet at det settes av midler for å sikre at flere prosjekter i porteføljen i Nasjonal transportplan 2022–2033 kan bli klare for anleggsstart.

Dette gjelder:

- E6 Megården–Mørsvikbotn i Nordland
- E16 Hylland–Sleen i Vestland
- Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Stanghelle–Arna i Vestland
- E134 Røldal–Seljestad i Vestland
- E134 Saggrenda–Elgsjø i Viken og Vestfold og Telemark
- E134 Oslofjordforbindelsen, fase 2 i Viken.

Videre vil et kutt bety en reduksjon i potten til mindre investeringer, og dermed mindre til fornying (oppgradering av tunneler i tråd med tunnelsikkerhetsforskriften), utbedringsstrekninger, bygging av gang- og sykkelveier, trafikksikkerhetstiltak osv.

Med hilsen

  
Jon-Ivar Nygård