



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2021

Utgiftskapitler: 1300–1370

Inntektskapitler: 4300–4360, 5577, 5619 og 5624



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2021

Utgiftskapitler: 1300–1370

Inntektskapitler: 4300–4360, 5577, 5619 og 5624

Innhold

Del I	Innleiing	9	Kap. 1323 Vegtilsynet	84
			Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS	85
1	Mål og hovudprioriteringar	11	Kap. 5624 Renter av Svinesunds-	
1.1	Regjeringa sine mål med		forbindelsen AS	85
	samferdselspolitikken	11	Nærmere om investeringsprogrammet	88
1.2	Hovudprioriteringar i budsjettet			
	for 2021	13	<i>Programkategori 21.40 Særskilte</i>	
			<i>transporttiltak</i>	109
2	Oppmodingsvedtak	17	Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	110
2.1	Oppfølging av oppmodingsvedtak	17	Kap. 4330 Særskilte transporttiltak	113
2.2	Stortingssesjonen 2019–2020	18	Kap. 4331 Infrastrukturfond	113
2.3	Stortingssesjonen 2018–2019	26	Kap. 1332 Transport i byområder mv.	114
2.4	Stortingssesjonen 2017–2018	27	Byomtaler – byvekstavtaler	119
2.5	Stortingssesjonen 2016–2017	28		
			<i>Programkategori 21.50 Jernbaneformål</i>	139
3	Oversikt over budsjettforslaget		Kap. 1351 Spordrift AS	151
	mv.	30	Kap. 1352 Jernbanedirektoratet	151
3.1	Utgifter og inntekter fordelt på		Kap. 4352 Jernbanedirektoratet	165
	kapittel	30	Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn	165
3.2	Bruk av stikkordet		Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn	166
	«kan overførast»	33	Kap. 4356 Bane NOR SF	166
3.3	Endringar i statsbudsjettet etter		Kap. 5611 Aksjer i Vygruppen AS	167
	saldert budsjett 2020	34		
			<i>Programkategori 21.60 Kystforvaltning</i>	168
Del II	Nærmere omtale av		Kap. 1360 Kystverket	176
	bevilgningsforslagene	37	Kap. 4360 Kystverket	179
			Kap. 5577 Sektoravgifter under	
4	Nærmere omtale av		Samferdselsdepartementet	179
	bevilgningsforslagene	39	Kap. 1361 Samfunnet Jan Mayen	180
			Kap. 4361 Samfunnet Jan Mayen	180
			Kap. 1362 Senter for oljevern og marint miljø	180
Programområde 21 Innenlands	transport	39	Programområde 22 Posttjenester	181
	<i>Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.</i>	39	<i>Programkategori 22.10 Posttjenester</i>	181
	Kap. 1300 Samferdselsdepartementet	40	Kap. 1370 Posttjenester	182
	Kap. 4300 Samferdselsdepartementet	42		
	Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.	43		
			Del III	Omtale av viktige
	<i>Programkategori 21.20 Luftfartsformål</i>	46		oppfølgingsområde
	Kap. 1310 Flytransport	53		
	Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser	54	5	Oppfølging av Nasjonal
	Kap. 1313 Luftfartstilsynet	54		transportplan 2018–2029
	Kap. 4313 Luftfartstilsynet	55	5.1	Oppfølging av økonomisk ramme
	Kap. 1314 Statens havarikommisjon	55		for perioden 2018–2023
	Kap. 4312 Avinor AS	55	5.2	Oppfølging av hovudmåla
	Kap. 5619 Renter av lån til Avinor AS	56	5.2.1	Betre framkome for personar og
	Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS	56		gods i heile landet
			5.2.2	Redusere transportulykker i tråd
				med nullvisjonen
	<i>Programkategori 21.30 Veiformål</i>	57	5.2.3	Redusere klimagassutsleppa og
	Kap. 1320 Statens vegvesen	70		andre negative miljøkonsekvensar
	Kap. 4320 Statens vegvesen	82		
	Kap. 1321 Nye Veier AS	83		

6	Omtale av særlege tema	205	6.3	Nordområda	212
6.1	Samfunnstryggleik	205	6.3.1	Fornye, forenkle, forbedre	214
6.1.1	Klimatilpassing	206	6.3.2	Ny Nasjonal transportplan og porteføljestyling i sektoren	214
6.1.2	IKT-tryggleik	206	6.3.3	Veg	215
6.1.3	Implementering av ny sikkerheitslov	206	6.3.4	Jernbane	216
6.1.4	Totalforsvaret	207	6.3.5	Luftfart	217
6.1.5	Andre saker	207	6.3.6	Kyst	217
6.2	Transport og transport- infrastruktur i kommunesektoren	208	6.4	Likestilling i transportsektoren	217
6.2.1	Ansvar, oppgåver og finansiering ..	208	6.5	Tilsettingsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemder ...	227
6.2.2	Fylkesveg	209	Forslag		230
6.2.3	Kollektivtransport	210	Vedlegg		
6.2.4	Finansiering	211	1	Fullmakter	240
6.2.5	Oppfølging av handlingsplanen for kollektivtransport	212			

Tabelloversikt

Tabell 1.1	Oppfølging Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode	11	Tabell 4.8	Tilskudd til byområder over post 66	116
Tabell 2.1	Oversikt over oppmødings- vedtak, ordna etter sesjon og nummer	17	Tabell 4.9	Trafikkutvikling i byområder med belønningsavtaler	117
Tabell 2.2	Regnskapsførte utgifter til fylkesvei 2013–2019	25	Tabell 4.10	Gjeldende belønningsavtaler	118
Tabell 3.1	Endring i utgifter fordelt på kapittel	34	Tabell 4.11	Bruk av midler i 2019	122
Tabell 3.2	Endring i inntekter fordelt på kapittel	35	Tabell 4.12	Foreløpig fordeling av midler i 2021	123
Tabell 4.1	Strekninger med prosjekt- kostnad over 200 mill. kr som åpnet for trafikk i 2019	58	Tabell 4.13	Fornebubanen	125
Tabell 4.2	Rapportering på utvalgte indikatorer for riksveinettet i 2019	60	Tabell 4.14	Bruk av midler i 2019	127
Tabell 4.3	Utvalgte indikatorer for riks- veinettet i 2021	69	Tabell 4.15	Foreløpig fordeling av midler i 2021	128
Tabell 4.4	Anslag for statlige bindinger til vedtatte prosjekter og prosjekter som foreslås vedtatt i 2021	71	Tabell 4.16	Bybanen til Fyllingsdalen	129
Tabell 4.5	Anslått fordeling av bevilgningen på post 30	76	Tabell 4.17	Budsjett i 2019	131
Tabell 4.6	Bompenger stilt til disposisjon for investeringer og totalt innbetalte bompenge	86	Tabell 4.18	Foreløpig fordeling av midler i 2021	132
Tabell 4.7	Statens direkte bidrag til byvekstavtaler og belønnings- avtaler i de ni største byområdene	115	Tabell 4.19	Metrobuss	133
			Tabell 4.20	Budsjett i 2019	136
			Tabell 4.21	Foreløpig fordeling av midler i 2021	137
			Tabell 4.22	Bussveien	138
			Tabell 4.23	Mål og resultater 2019	140
			Tabell 4.24	Persontrafikk med tog på ulike togtyper 2019	143
			Tabell 4.25	Jernbanedirektoratet – mål for utvalgte indikatorer for 2020–2023	150
			Tabell 4.26	Store jernbaneprosjekter	159
			Tabell 4.27	Statlig kjøp fra Posten Norge AS	183
			Tabell 5.1	Oppfølging Nasjonal transport- plan 2018–2029 i første seksårsperiode	188

Tabell 6.1	Fylkeskommunane sine utgifter til fylkesveg i 2019	209	Tabell 6.9	Tilsette i Luftfartstilsynet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	223
Tabell 6.2	Løyvingar til kollektivtransport ...	211	Tabell 6.10	Tilsette i Statens jernbanetilsyn – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	224
Tabell 6.3	Deltidstilsette, mellombels tilsette, overtid, foreldrepermisjon – prosentdel kvinner	218	Tabell 6.11	Tilsette i Statens havari-kommisjon for transport – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	225
Tabell 6.4	Legemeldt sjukefråvær i prosent	219	Tabell 6.12	Tilsette i Vegtilsynet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	226
Tabell 6.5	Tilsette i Samferdselsdepartementet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	219	Tabell 6.13	Tilsette i Senter for oljevern og marint miljø – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	226
Tabell 6.6	Tilsette i Statens vegvesen – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	220			
Tabell 6.7	Tilsette i Kystverket – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	221			
Tabell 6.8	Tilsette i Jernbanedirektoratet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	222			

Figuroversikt

Figur 4.1	Passasjerutvikling ved norske flyplasser 2009–2019	47	Figur 5.1	Registrerte tal på drepne og hardt skadde for 2004–2019 og målkurve fram til 2030	193
Figur 4.2	Utvikling i antall flybevegelser ved norske flyplasser 2009–2019	48	Figur 5.2	Utslepp av klimagassar frå transport 1990 og 2005–2019	197
Figur 4.3	Målkurve for etappemål i Nasjonal transportplan 2018–2029 og ulykkesutviklingen i 2004–2019	61	Figur 5.3	Nyregistrerte køyretøy i 2019 etter framdriftsteknologi	199
Figur 4.4	Årlig antall omkomne på jernbanenettet i 2009–2019	141	Figur 5.4	Ikkje-kvotepåkravde klimagass-utslepp frå transportsektoren 2005–2030	200
Figur 4.5	Persontrafikk med tog	142	Figur 6.1	Passasjerar med kollektivtransport i heile landet	210
Figur 4.6	Godstrafikk med tog	144	Figur 6.2	Kollektivpassasjerar i dei fire største byane	211
Figur 4.7	Utvikling i punktlighet for person- og godstog	144			



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2021

Utgiftskapitler: 1300–1370

Inntektskapitler: 4300–4360, 5577, 5619 og 5624

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 21. september 2020,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

Del I
Innleiing

1 Mål og hovudprioriteringar

1.1 Regjeringa sine mål med samferdselspolitikken

Regjeringa skal ta Norge ut av koronakrisa. Samstundes skal vi løyse dei langsiktige utfordringane landet står overfor. Ei kraftfull satsing på samferdsel bidreg til å kutte kostnader, reisetid og reiseveg for både gods og personar. Det bidreg til å skape grunnlag for å trygge og skape nye bedrifter og arbeidsplassar over heile landet. Å korte ned avstandar mellom landsdelar og mellom by og land, bidreg til å byggje landet saman og å skape større nærleik mellom folk. Det overordna og langsiktige målet i samferdselspolitikken er eit transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidreg til omstilling til lågutsleppsamfunnet og ei meir berekraftig framtid. Fornying og forbetring av transport- og kommunikasjonsinfrastrukturen i heile landet er ei viktig og prioritert oppgåve for regjeringa. Derfor bygger vi veg og bane, og betrar rammevilkåra for bedriftene.

Regjeringas transportpolitikk er trekt opp i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Gode velferdstenester og konkurransekraft for næringslivet krev både ein moderne infrastruktur med høg kvalitet og effektive og sikre transportløysingar. Nasjonal transportplan

2018–2029 svarar på utfordringane og den heilt nødvendige omstillinga landet står overfor. Reduserte transportkostnader betrar konkurranseevna for næringslivet og legg til rette for ein velfungerande arbeidsmarknad over heile landet. Dette er viktig i ei tid der vi treng å skapa fleire jobbar i fleire bransjar landet rundt. Hovudprioriteringane i regjeringas budsjettforslag for Samferdselsdepartementet tek utgangspunkt i hovudmåla i Nasjonal transportplan:

- betre framkome for personar og gods i heile landet
- redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen
- redusere klimagassutsleppa i tråd med ei omstilling mot eit lågutsleppsamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvensar.

For å nå måla har regjeringa i Nasjonal transportplan 2018–2029 lagt opp til ei statleg ramme på 933 mrd. 2017-kr for heile perioden. I tillegg er det lagt til grunn om lag 131 mrd. 2017-kr i bompengar. Samla utgjør dette om lag 1 064 mrd. 2017-kr i planperioden. Det gjennomsnittlege årlege nivået blir rekna om til prisnivå for 2021 på 75,2 mrd. kr i første seksårsperiode. Det inneber store ambisjonar for samferdselssektoren.

Tabell 1.1 Oppfølging Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode

	Gj.snitt per år NTP 2018–2023	Løyving 2018	Løyving 2019	Løyving 2020	Forslag 2021	Mill. 2021-kr Oppfølging NTP etter fire år i pst.
Vegformål ¹	42 913,6	40 690,2	41 192,5	43 184,9	39 013,4	63,7
Jernbaneformål	26 454,7	21 321,8	22 622,5	24 079,6	27 187,6	60,0
Kystformål	2 149,3	1 413,8	1 504,7	1 481,6	1 400,3	45,0
Særskilde transporttiltak	3 212,5	2 495,5	2 224,2	4 741,1	5 452,1	77,4
Nye NTP-tiltak ²	502,3	120,6	131,2	83,0	62,0	13,2
Sum	75 232,2	66 041,8	67 675,1	73 570,2	73 115,5	62,1

¹ Vegformål inkluderer desse delane av rammetilskotet til fylkeskommunane over Kommunal- og moderniseringsdepartementet sitt budsjett: i) Opprusting og fornying av fylkesvegnettet, ii) Kompensasjon forskrift om tunnelsikkerheit, og iii) Ras- og skredsikring fylkesveg.

² Omfattar Pilot-T, alternativt kjernenett og tilrettelegging for fiberkablar til utlandet og flytting av Bodø lufthamn.

Som det går fram av Nasjonal transportplan 2018–2029, tek regjeringa sikte på ei gradvis innfasing av ressursane til transportinfrastruktur i planen. Ressursbruken i det enkelte budsjettår blir tilpassa det samla økonomiske opplegget innanfor rammene som følgjer av handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi. Løyvingar i 2018 til formål i Nasjonal transportplan, som er det første året i seksårsperioden 2018–2023, var om lag 4 mrd. 2021-kr høgare enn tilsvarande budsjett for 2017. Ansvarsendingar gjennom dei siste åra gjer samanlikningar mellom 2017 og 2021 mindre transparente. Det har vore ei gradvis opptrapping av løyvingane gjennom perioden, og forslag til løyvinga til formål i Nasjonal transportplan er over 7 mrd. 2021-kroner høgare enn løyvinga i 2018.

Tabell 1.1 viser status for oppfølginga av Nasjonal transportplan 2018–2029 i budsjettforslaget for 2021. Gjennomsnittleg ramme for første del av planperioden er brukt som referanse.

Regjeringas forslag til løyving i 2021 til formål som er omfatta av Nasjonal transportplan, inneber ei oppfølging av den samla økonomiske planramma for første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2018–2029 på 62,1 pst. Innanfor løyvingsforslaget blir det høgt tempo i gjennomføringa av eksisterande prosjekt, og investeringsprosjekta på jernbanen og tilskot til dei store kollektivprosjekta er prioriterte.

Regjeringa vil leggje til rette for eit moderne transportnett i Noreg, med riks- og fylkesveggar, jernbane og anna kollektivtransport, og infrastruktur for luft- og sjøtransport, som tek omsyn til framkome, transporttryggleik og miljø. Vi treng eit næringsliv som kan skapa grøne jobbar og ei meir berekraftig framtid. Satsinga på ny teknologi vil gi betre moglegheiter til å nå måla for transportpolitikken. Regjeringa har tidlegare etablert Pilot-T, ei ordning som skal bidra til at nye løysingar raskare blir tekne i bruk i transportsektoren og leggje grunnlag for at norske aktørar kan vere med i konkurransen om å levere nye mobilitetsløysingar for sektoren. Regjeringa stimulerer til lokal innovasjon og utvikling gjennom konkurransen «Smartere transport i Norge».

Dei store byområda veks, og regjeringa vil leggje til rette for effektiv, smart og miljøvennleg mobilitet. Regjeringa gjennomfører ei kraftig satsing på transportsystema i og rundt dei største byane. Regjeringa følgjer opp forpliktingane i gjeldande bymiljø-, byvekst- og belønningsavtalar, og legg til rette for å inngå nye avtalar. Til dei fire største byområda aukar regjeringa tilskotet til store kollektivprosjekt i tråd med framdrifta i prosjekta.

Regjeringa har gjennomført ein omfattande transportreform som gir resultat. Måla er større effektivitet og samfunnsøkonomisk lønnsemd. I tillegg til auka løyvingar til ny infrastruktur og vedlikehald av eksisterande infrastruktur, har regjeringa gjennomført viktige tiltak for å utnytte ressursane i sektoren betre. Nye Veier AS blei etablert i 2015 for å medverke til meir effektiv vegutbygging. Selskapet opna sitt første prosjekt i 2019. Statens vegvesen er blitt omorganisert og effektivisert. Endringane skal bidra til betre ressursbruk og meir veg for pengane.

Innkrevjinga av bompengar har blitt meir effektiv. Arbeidet med bompengereforma held fram, m.a. har fylkeskommunane etablert dei regionale bompengeselskapa, og takst- og rabattsystemet er lagt om. Regjeringa vil redusere bompengebelastinga for bilistane, og løyvinga for å redusere takstane blir foreslått vidareført.

Regjeringa vurderer justeringar i styringa av jernbanesektoren for å nå intensjonane i jernbanereforma. Denne reforma har gitt avkasting i form av lågare utgifter til staten sine kjøp av persontransport med tog, samtidig som kvaliteten i tilbudet er likt eller er blitt betre. Innsparingane blir brukt til å styrkje satsinga på jernbane ytterlegare. Drift- og vedlikehaldsoppgåvene i Bane NOR SF skal bli konkurranseutsett i 2021 og dotterselskapet Spordrift AS blir skilt ut og eigarskapen ført over til staten.

For å redusere avstandsulemper vidarefører og styrkjer regjeringa tilskotsordninga for fylkesveggar som er viktige for næringstransport. Regjeringa legg òg til rette for at meir av godstransporten skal transporterast på sjøen og jernbanen. Tilskotsordninga for godsoverføring frå veg til sjø, tilskotsordninga for hamnesamarbeid og prøveordninga med tilskot til investeringar i effektive og miljøvennlege hamner legg til rette for reduserte kostnader og klimagassutslepp, auka effektivitet og for å gjere sjøtransporten meir konkurransedyktig samanlikna med vegtransporten. På jernbane blir den førebelse tilskotsordninga for overføring av gods frå veg til jernbane vidareført.

Luftfarten er ein sentral del av det norske transportnettet. Næringa har møtt store utfordringar etter koronautbrotet, og regjeringa vil leggje til rette for at Norge framleis har ein god og framtidretta infrastruktur for luftfart i heile landet, m.a. gjennom kjøp av innanlandske flyruter.

Regjeringa vil sikre eit godt og likeverdig posttilbod over heile landet, tilpassa den endra etterspurnaden etter posttenester.

1.2 Hovudprioriteringar i budsjettet for 2021

Utgifter fordelt på programkategoriar

Nemning	Mill. kr		
	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021	Endring i pst.
<i>Programområde 21 Innanlands transport</i>			
21.10 Administrasjon m.m.	444,6	440,5	-0,9
21.20 Luftfartsformål	1 078,3	1 032,5	-4,2
21.30 Vegformål	36 734,4	36 314,8	-1,1
21.40 Særskidte transporttiltak	5 914,0	6 843,4	15,7
21.50 Jernbaneformål	26 781,6	31 906,5	19,1
21.60 Kystforvaltning	2 610,6	2 576,7	-1,3
Sum før lånetransaksjonar	73 563,5	79 114,4	7,5
Lånetransaksjonar	0,0	200,0	0,0
Sum Innanlands transport	73 563,5	79 314,4	7,8
<i>Programområde 22 Posttenester</i>			
22.10 Posttenester	617,4	740,2	19,9
Sum Posttenester	617,4	740,2	19,9
Sum Samferdselsdepartementet	74 180,9	80 054,6	7,9

Regjeringa skal skape ei grøn framtid, og med budsjettforslaget for 2021 aukar løyvingane til jernbane og tilskot til store kollektivprosjekt. Hovudprioriteringane i budsjettforslaget for Samferdselsdepartementet er:

- betre togtilbod
- betre kollektivtilbod i byområda mv.
- utbygging og vedlikehald av vegar i heile landet
- reduserte bompengar for bilistane.

Regjeringa foreslår å løyve 80,1 mrd. kr til Samferdselsdepartementet. Budsjettforslaget inneber ein auke på nær 5,9 mrd. kr frå saldert budsjett 2020.

Til tiltak innanfor Nasjonal transportplan er det foreslått om lag 73,1 mrd. kr, ein auke på 1,6 mrd. 2021-kroner frå saldert budsjett for 2020. Jernbaneinvesteringar og tilskot til store kollektivprosjekt er dei områda som blir styrkt mest.

Koronapandemien har bidratt til redusert bruk av offentleg transport, i tråd med råda frå helsestyresmaktene. Regjeringa vil òg i 2021 gi

mellombelse driftstilskot til kollektivtransporten ved behov. Løyvingane til infrastruktur og vedlikehald vil bidra til å halde aktiviteten i samfunnet i gang.

Det blir satsa på tiltak for å digitalisere samferdselssektoren. Dette omfattar m.a. utrullinga av togsignalsystemet ERTMS og Autosys innan trafikant og køyretøy. Vidare digitaliseringsarbeid i Statens vegvesen er prioritert, i tillegg til koordinering av reisedata mv. i regi av Entur AS.

Regjeringa aukar innsatsen i dei største byområda. Det er foreslått totalt 6,5 mrd. kr til tiltak for kollektivtransport, sykling og gange, og reduserte bompengar i dei ni største byområda. Forslaget utgjer ein auke på over 1 mrd. kr eller nær 20 pst. frå saldert budsjett 2020. Staten bidrar m.a. med inntil 50 pst. av kostnadene for store fylkeskommunale kollektivprosjekt, Fornebubanen i Oslo og Viken, Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen, Metrobussen i Trondheim og Bussveien på Nord-Jæren. Bompenggeavtalen frå 2019 blir følgt opp, m.a. ved at tilskotet til store fylkeskommunale kollektivprosjekt blir auka til 66 pst. der halvparten av auken

går til reduserte bompengar og halvparten til betre kollektivtilbod. Utover dei fire største byområda, er det òg sett av midlar til dei fem mindre byområda, Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø.

På landsbasis er vegtransport den dominerande transportforma. Det er sett av midlar til førebuande arbeid og ev. anleggsstart på ei rekke vegprosjekt. Vedlikehald av riksveg blir styrkt. Det er satt av om lag 3 mrd. kr til vedlikehald av riksveg og 2 mrd. kr til å fornye riksvegnettet. Vedlikehaldsetterslepet, inkl. tunneloppgradering, blir redusert med om lag 1,5 mrd. kr.

Regjeringa prioriterer å styrkje togtilbodet. Til jernbaneinvesteringane er det foreslått 17,3 mrd. kr, drygt 4,1 mrd. kr meir enn i 2020. Det er spesielt høg aktivitet i bygginga av pågåande prosjekt, m.a. vidare bygging av IC Vestfoldbanen, som aukar løyvinga i 2021. Utrullinga av signalsystemet, ERTMS, held fram. Dette er eit omfattande prosjekt som vil gå over mange år.

Innan kystformål foreslår regjeringa å doble løyvinga til Senter for oljevern og marint miljø. Auken skal gå til å planleggje fasilitetar for testing av oljeverntechnologi på Fiskebøl.

Regjeringa foreslår å løyve 110 mill. kr til ekstra dagar med avisdistribusjon etter omlegginga i postdistribusjonen til annankvar vekedag frå 1. juli 2020.

Regjeringa prioriterer òg forskning og utvikling, m.a. for raskt å kunne ta i bruk ny teknologi. Det er foreslått 62 mill. kr til Pilot-T og om lag 72 mill. kr til transportforskning.

Administrasjon, forskning og utvikling

Samla budsjettforslag til administrasjon m.m. er på 440,5 mill. kr.

Forslaget på kap. 1300 utgjer til saman 291,7 mill. kr og går til drift av departementet, kontingentar mv. til internasjonale organisasjonar, tilskot til trafikktryggleiksformål og til samferdselsberedskap.

Vidare omfattar programkategorien løyvingar til forskning og utgreiingar, der det samla er foreslått å løyve 148,8 mill. kr. Løyvinga vil i hovudsak gå til samferdselsforskning i regi av Norges Forskningsråd og til tilskotsordninga Pilot-T.

Luftfartsformål

Samla budsjettforslag til luftfartsformål er 1 032,5 mill. kr.

Det er foreslått 690 mill. kr til kjøp av innlandske flyruter.

Til Luftfartstilsynet er det foreslått å løyve 254,5 mill. kr og til Statens havarikommisjon 88 mill. kr.

Vegformål

Til vegformål er det i alt foreslått å løyve om lag 36,3 mrd. kr.

Det er foreslått 30,5 mrd. kr til Statens vegvesen og 5,8 mrd. kr til Nye Veier AS. Det er foreslått om lag 7,5 mrd. kr til drift og vedlikehald av riksvegar. Til trafikant- og køyretøytilsyn er det foreslått om lag 2,3 mrd. kr.

Til investering i riksvegar er det i alt foreslått å løyve om lag 18,7 mrd. kr. Det er sett av 12,9 mrd. kr på Statens vegvesens investeringspostar, og 5,8 mrd. kr til Nye Veier AS, som i hovudsak driver utbyggingsaktivitet. I tillegg kjem om lag 8,8 mrd. kr i ekstern finansiering til riksveginvesteringar.

Tilskotet til reduserte bomtakstar utanfor byområda blir foreslått til 1 435 mill. kr, som er ei vidareføring frå nivået i saldert budsjett 2020. Det er sett av 376,5 mill. kr til å redusere bompengar i prosjekta:

- E18 Arendal–Tvedestrand i Agder
- rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet.

Det blir sett av om lag 5,5 mrd. kr til store prosjekt over Statens vegvesens budsjett.

Desse prosjekta med kostnad over 200 mill. kr er venta opna for trafikk i 2021:

- E18 Professor Koths vei (gang- og sykkelveg langs E18) i Oslo og Viken
- E16 Gudvanga-/Flenjatunnelane i Vestland
- rv. 580 Sandslikrysset i Vestland
- rv. 13 Hjelmeland og Nesvik ferjekaier i Rogaland
- rv. 36 Bø–Seljord i Vestfold og Telemark
- E6 Tømmernes-, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjelltunnelane i Nordland og Troms og Finnmark
- E39 Mandal Øst–Mandal by i Agder.

I 2021 er det førebels avtalt med Nye Veier utbyggingsaktivitet E6 Kvænangsfjellet i Troms og Finnmark, E6 Ranheim–Åsen og E6 Ulsberg–Melhus i Trøndelag, E6 Moelv–Øyer i Innlandet, E18 Langangen–Dørdal i Vestfold og Telemark og E39 Kristiansand–Lyngdal i Agder.

Det er sett av midlar til førebuande arbeid på desse prosjekta til Statens vegvesen:

- E8 Sørbotn–Laukslett i Troms og Finnmark
- rv. 555 Sotrasambandet i Vestland (OPS-prosjekt)

- E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta i Nordland og Troms og Finnmark (OPS-prosjekt).

Vidare er det sett av midlar til førebuinge arbeid og ev. anleggsstart for desse prosjekta:

- E39 Myrmel–Lunde i Vestland
- E39 Ørskogfjellet, krabbefelt i Møre og Romsdal
- E18 Lysaker–Ramstadsletta i Viken
- E39 Lønset–Hjelset i Møre og Romsdal
- rv. 4 Roa–Gran grense inkl. Jaren–Lygnebakken i Innlandet og Viken.

Med budsjettforslaget på kap. 1320, post 22, post 29 og post 30 vil det samla etterslepet i vedlikehaldet på riksvegnettet bli redusert med om lag 1,5 mrd. kr i 2021.

På Statens vegvesens budsjett er det sett av om lag 1 mrd. kr til bymiljø- og byvekstavtalar. Midlane er til gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksveg. Det er òg sett av midlar til tiltak for gåande og syklende på riksvegnettet utanfor desse områda.

Til riksvegferjedrifta er det foreslått å løyve om lag 1,6 mrd. kr.

Tilskotsordninga til fylkesvegar som er viktige for næringstransport, blir foreslått vidareført med 100 mill. kr.

Det er foreslått å løyve 19,3 mill. kr til Vegtilsynet.

Særskilde transporttiltak

Det er foreslått eit samla budsjett på 6,8 mrd. kr til særskilde transporttiltak, ein auke på 15,7 pst. frå saldert budsjett 2020.

Det er foreslått å løyve om lag 5,4 mrd. kr i statleg tilskot til dei ni største byområda som har bymiljøavtalar, byvekstavtalar eller belønningssavtalar. Av dette er det foreslått om lag 2,6 mrd. kr i tilskot til store kollektivprosjekt der staten dekkjer 50 pst. av kostnadene. Det statlege bidraget vil bli tildelt i tråd med dei fastsette retningslinjene for denne tilskotsordninga.

På bakgrunn av forpliktingane i gjeldande avtaler er det lagt til grunn følgande fordeling i 2021:

- 890 mill. kr til Fornebubanen i Oslo og Viken
- 890 mill. kr til Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen
- 140 mill. kr til Metrobussen i Trondheim
- 710 mill. kr til Bussveien på Nord-Jæren.

Regjeringa tilbyr lokale styresmakter å auke dette tilskotet til 66 pst. under føresetnad om at halvparten av tilskotet går til reduserte bompengar og halvparten til betre kollektivtilbod. Det er sett av om lag 925 mill. kr til dette.

Regjeringa foreslår i tillegg om lag 1,8 mrd. kr til belønningssmidlar og tilskot til reduserte billettprisar på kollektivtrafikk i dei ni største byområda.

Til ordninga for utvida TT-tilbod til brukarar med særlege behov er det foreslått å løyve 270,6 mill. kr. Det er foreslått 16,8 mill. kr til konkurransen «Smartere transport i Norge». Vidare er det foreslått å løyve 79 mill. kr til ordninga med forvaltning av system for nasjonal reiseplanleggar og elektronisk billettering og 15 mill. kr til kjøp av tenester frå Entur AS.

Til den nye avtalen med Hurtigruten Cruise AS og Havila Kystruten AS om kjøp av sjøtransporttenester på strekningen Bergen–Kirkenes er det foreslått 926,7 mill. kr.

Innskota i infrastrukturfondet i 2013–2016 på i alt 100 mrd. kr gir ei avkastning på 2 053 mill. kr i 2021 som er foreslått fordelt som i dei fire tidlegare åra.

Jernbaneformål

Det er foreslått å løyve 32,1 mrd. kr til jernbaneformål. Auken i jernbanebudsjettet har vore historisk i fleire år sidan 2013. Det er den òg i år, og med forslaget frå regjeringa blir 30 mrd. kr i løyving til jernbaneformål passert. Forslaget til løyving er 19,7 pst. høgare enn saldert budsjett 2020.

Til Jernbanedirektoratet er det foreslått å løyve 31,8 mrd. kr, ein auke på over 5,2 mrd. kr frå saldert budsjett 2020. Løyvinga dekkjer drift av direktoratet, utgifter til planlegging og utgreiingsoppgåver, kjøp av persontransporttenester med tog, kjøp av tenester frå Bane NOR SF for drift og vedlikehald, planlegging og investeringar i infrastruktur og tilskot til den førebelse ordninga for godsoverføring frå veg til jernbane.

I 2021 blir m.a. 14 nye bimodale togsett fasa inn på Trønder- og Meråkerbanen, og nokre avgangar på Rørosbanen. Dei nye toga har nær dobbel kapasitet samanlikna med dei gamle togsetta.

Til statleg kjøp av persontransporttenester med tog er det foreslått å løyve om lag 4,6 mrd. kr. Det er sannsynleg at koronapandemien og smittevernstiltak vil gi reduserte billettinntekter og kapasitet for persontogtrafikken òg i 2021. Regjeringa tar høgde for å vidareføre ordninga med tilleggsavtalar for auka kjøp av persontransport med

tog for at eit tilstrekkeleg transporttilbod kan oppretthaldast.

Det er foreslått å løyve 9,2 mrd. kr til drift og vedlikehald av jernbaneinfrastrukturen. Til vedlikehald er det sett av 7 mrd. kr, inkl. vidareføring av ERTMS-prosjektet. I avtale med Bane NOR er det føresett at minimum 2,3 mrd. kr av løyvinga skal nyttast til fornying av infrastrukturen.

Det er foreslått å løyve 17,3 mrd. kr til investering og planleggjing av jernbaneinfrastruktur. Forslaget gir rasjonell gjennomføring av dei store, pågåande investeringsprosjekta, og utbygging av ei rekke mindre tiltak på programområda. Det er spesielt auka bygging på IC Vestfoldbanen som gir eit høgare løyvingsbehov i 2021. Løyvinga legg òg til rette for å planleggje nokre av IC-tiltaka og Ringeriksbanen og nokre andre tiltak.

Til Statens jernbanetilsyn er det foreslått å løyve 96,6 mill. kr. I løyvinga inngår òg tilsynet med tau- og kabelbanar og tivoli og moroparkar.

Kystforvaltning

Til kystforvaltning er det foreslått å løyve 2,6 mrd. kr.

Det er foreslått om lag 1,9 mrd. kr til Kystverkets driftsutgifter. Her inngår, i tillegg til drift av Kystverket, m.a. navigasjonsinfrastruktur, sjøtrafikksentralar, transportplanlegging, losordninga og beredskap mot akutt forureining. Den største delen av verksemda til sjøtrafikksentralane og losordninga er avgiftsfinansiert.

Det er foreslått å løyve 31,1 mill. kr for å dekkje utgifter til å setje i verk tiltak mot akutt forureining og redusere faren for akutt forureining. Vidare omfattar løyvinga midlar til å dekkje utgifter til løpande miljøundersøking og -overvaking av ubåtvraket U-864 utanfor Fedje i Vestland.

Til nyanlegg og større vedlikehald er det foreslått å løyve 280,6 mill. kr. Ein stor del av løyvinga vil gå til investeringar i navigasjonsinfrastruktur og farleier. Det er planlagd å gjere ferdig desse farleiprojekta:

- innsegling Grenland i Vestfold og Telemark
- innsegling Bodø i Nordland.

Dei statlege fiskerihamneanlegga skal overførast til fylkeskommunane etter avtale.

Til større kjøp og vedlikehald er det foreslått å løyve 193,8 mill. kr. Innanfor løyvinga er det sett av m.a. 82,2 mill. kr til navigasjonsinfrastruktur, elektroniske navigasjons- og meldingstenester og vidareutvikling av BarentsWatch.

Vidare er det foreslått 11,2 mill. kr i tilskot til hamnesamarbeid, 34,3 mill. kr til tilskot til fiskerihamneanlegg, 31,6 mill. kr til tilskot til overføring av gods frå veg til sjø, 52,9 mill. kr til tilskot til investering i effektive og miljøvennlege hamner og 10,8 mill. kr til tilskot til kystkultur.

Det er foreslått å løyve 52,2 mill. kr til Senter for oljevern og marint miljø. Av dette gjeld 25 mill. kr til å planleggje testfasilitetar for oljevernteologi på Fiskebøl.

Posttenester

Til kjøp av bank- og posttenester er det foreslått å løyve 740,2 mill. kr.

Løyvinga omfattar 64,2 mill. kr til kontrakten med Easy2You AS og Aktiv Norgesdistribusjon for omdeling av aviser på laurdagar, 110 mill. kr til kjøp av avisomdeling på vekedagar og 566 mill. kr til statleg kjøp av post- og banktenester frå Posten Norge AS.

2 Oppmodingsvedtak

2.1 Oppfølging av oppmodingsvedtak

Tabell 2.1 gir ei oversikt over oppmodingsvedtak under Samferdselsdepartementet. Oversikta omfattar alle vedtaka frå stortingssesjonen 2019–2020, alle vedtaka frå tidlegare sesjonar der rapporteringa ikkje blei avslutta i Prop. 1 S (2019–2020), og dei vedtaka som kontroll- og konstitusjonskomiteen i Innst. 373 S (2019–2020) om *Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssesjonen 2018–2019* meinte ikkje var utkvitterte. I nokre tilfelle kan oppfølginga av vedtaka vere meir omfattande gjort greie for under det aktuelle programområdet i proposisjonen. Det vil da vere vist til denne teksten.

I kolonne fire i tabell 2.1 går det fram om Samferdselsdepartementet no legg opp til å avslutte rapporteringa av oppmodingsvedtaket eller om

departementet òg vil rapportere på vedtaket i budsjettproposisjonen for 2022. Rapporteringa på vedtak som inneber at departementet skal leggje fram ei konkret sak for Stortinget t.d. i proposisjon, stortingsmelding, utgreiing e.l., vil normalt bli avslutta først når saka er lagt fram for Stortinget.

Sjølv om det i tabell 2.1 er opplyst at rapporteringa er avslutta, vil det i ein del tilfelle kunne vere slik at oppfølginga av alle sider av eit vedtak ikkje er endeleg avslutta. Det kan t.d. gjelde vedtak med oppmoding til regjeringa om å ivareta særlege omsyn i politikktutforminga på eitt område der oppfølginga vil kunne gå over mange år. Stortinget vil i desse tilfella bli halde orientert om den vidare oppfølginga på vanleg måte gjennom omtale av det relevante politikkområdet i budsjettproposisjonar og andre dokument.

Tabell 2.1 Oversikt over oppmodingsvedtak, ordna etter sesjon og nummer

Sesjon	Vedtak nr.	Stikkord	Rapportering blir avslutta (ja/nei)
2019–2020	398	Sikre kritisk infrastruktur som luftfart, kompensere private lufthamner og etablere statlege lånegarantiar for dei bransjar dette gjeld	Ja
2019–2020	412	Kompensere flyselskapa som opererer FOT-ruter og utbetaling av tilskot for desse rutene	Ja
2019–2020	424	Reduserte takstar på riksvegferjer	Ja
2019–2020	435	Digitalt transportregister for all internasjonal godstrafikk, kombinerte transportar og kabotasjeturar i Noreg	Nei
2019–2020	437	Regelendringar for brot på tekniske krav til køyretøyet og kabotasjeregulverket	Nei
2019–2020	463	Utforme anbod innan veg, jernbane og farlei slik at norske aktørar har reell moglegheit til å konkurrere	Ja
2019–2020	464	Mogeleg forsert vedlikehald på veg og jernbane	Ja
2019–2020	465	Prosjekt innan veg, jernbane og farlei som ev. kan forserast	Ja
2019–2020	478	Redusere til 1/3 for forskottsbetaling av Autopass på ferjer og bom	Ja

Tabell 2.1 Oversikt over oppmodningsvedtak, ordna etter sesjon og nummer

Sesjon	Vedtak nr.	Stikkord	Rapportering blir avslutta (ja/nei)
2019–2020	488	Sikre vidare drift av ikkje-statlege lufthamner	Ja
2019–2020	653	Vurdere styringsstrukturen mellom Jernbane- direktoratet, Bane NOR og Samferdselsdepartementet, m.a. om Nye Veier-modellen kan nyttast	Nei
2019–2020	679	Rask framdrift i prosjektet E39 Rogfast	Nei
2019–2020	703	Vidareføre tre vegprosjekt innanfor endra kostnads- rammer	Ja
2019–2020	704	Prinsipp for bompengerevjuing på E16 Kongsvinger–Slomarka	Nei
2019–2020	705	Kompensere Torp lufthamn for inntektsbortfall	Ja
2019–2020	722	Gjennomgå ordningane for vedlikehald og investering i fylkesvegnettet	Ja
2019–2020	723	Situasjonen for kollektivtrafikken og kompensasjon til fylkeskommunane for reduserte inntekter	Ja
2019–2020	737	Realisere planlagt flyplass i Mo i Rana	Nei
2018–2019	61	Vurdering av forsøk med hydrogentog i mindre skala	Ja
2018–2019	345	Administrative sanksjonar ved brot på kabotasje- regelverket	Nei
2018–2019	705	Redusere bompengane i OPS-prosjektet rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet	Ja
2017–2018	646	Istandsetting av Tinnosbanen	Ja
2017–2018	738	Garanti for bompengelån på riksveg	Nei
2016–2017	444	Prøveordning for tømmervogntog med totalvekt inntil 74 tonn	Ja

2.2 Stortingssesjonen 2019–2020

Sikre kritisk infrastruktur som luftfart, kompensere private lufthamner og etablere statlege lånegarantiar for dei bransjer dette gjeld

Vedtak nr. 398, 16. mars 2020

«Stortinget ber regjeringen:

- Ta nødvendige initiativ for å sikre kritisk infrastruktur som luftfart.
- Kompensere private flyplasser for bortfall av lufthavnavgifter. Dette er en midlertidig ordning inntil vidare.
- Etablere statlege lånegarantier for alle berørte bransjer.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 53 LS (2019–2020) *Endringer i skatteloven og skattebetalingsloven mv. (økonomiske tiltak i møte med virusutbruddet)*, jf. Innst. 197 S (2019–2020).

I Prop. 73 S (2019–2020) *Endringer i statsbudsjettet 2020 under Kunnskapsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Arbeids- og sosialdepartementet, Landbruks- og matdepartementet, Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet (økonomiske tiltak i møtet med virusutbruddet)* redegjorde regjeringen for oppfølgingen av vedtaket.

Finanskomiteen hadde i Innst. 233 S (2019–2020) følgende merknader til den delen av svaret som gjaldt de ikke-statlige flyplassene:

«K o m i t e e n viser til at en samlet komite har understreket at ikke-statlige flyplasser skal få

kompensasjon for omsetningstapet som følge av bortfall av lufthavnavgifter,

Komiteen understreker at lufthavnene må få den nødvendige bistand for å komme gjennom den krevende tiden og bli tilstrekkelig kompensert for bortfallet av inntekter som følge av virusutbruddet.

Komiteen viser til at det fortsatt er krevende for flyplassene det er snakk om, men at regjeringens kompensasjonsordning vil kunne bidra til videre drift.

Komiteen registrerer at driften av de private lufthavnene naturlig nok må tilpasses den faktiske flyaktiviteten. Komiteen er videre kjent med at eksempelvis Haugesund lufthavn, Karmøy er pålagt å holde åpne som en viktig del av kritisk infrastruktur. Komiteen er videre klar over at dette gir begrensninger i hvor mye kostnadene reduseres, samtidig som inntektene har falt betydelig. Komiteen legger til grunn at flyplasser som er pålagt på holde åpent, må sikres videre drift.»

På denne bakgrunn fattet Stortinget anmodningsvedtak nr. 488 som omtales under.

Kompensere flyselskapa som opererer FOT-ruter og utbetaling av tilskot for disse rutene

Vedtak nr. 412, 19. mars 2020

«Stortinget ber regjeringen kompensere flyselskapene som opererer FOT-ruter for differansen mellom bortfall av inntekter og bortfall av kostnader på FOT-rutene som følge av korona-pandemien, samt at tilskudd til FOT-rutene forskuddsbetales hver måned inntil videre.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 52 S (2019–2020) *Endringer i statsbudsjettet 2020 under Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Arbeids- og sosialdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet og Finansdepartementet (økonomiske tiltak i møte med virusutbruddet)*, jf. Innst. 197 S (2019–2020).

Bevilgningen på kap. 1310 Flytransport, post 70 Kjøp av innenlandske flyruter, ble økt med til sammen 2 mrd. kr, 1 mrd. kr i forbindelse med Stortingets behandling av Prop 57 S (2019–2020) og Innst. 200 S (2019–2020) og 1 mrd. kr ved behandlingen av Prop. 127 S (2019–2020) og Innst. 360 S (2019–2020). Midlene er benyttet til statlig kjøp av et minstetilbud på tidligere kommersielle ruter og merkompensasjon til FOT-operatørene.

Operatørselskapene på FOT-rutene har kalkulert sine anslåtte inntektstap korrigert for kostnadsreduksjoner og er foreløpig kompensert på bakgrunn av anslagene. Frem til 1. juli har operatørene fått kompensert inntektstapet korrigert for kostnadsreduksjoner fullt ut. Nivået på kompensasjonen etter 1. juli er gjenstand for forhandlinger. Reforhandlingene av avtalene for innværende budsjettår vil bli slutført og utbetalingene avregnet når kravene fra FOT-operatørene er revisorberedt.

Tilskuddene har siden april blitt utbetalt på forskudd.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Reduserte takstar på riksvegferjer

Vedtak nr. 424, 19. mars 2020

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake med forslag som kan sikre reduserte takster på riksveiferjer for en avgrenset periode.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 52 S (2019–2020) *Endringer i statsbudsjettet 2020 under Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Arbeids- og sosialdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet og Finansdepartementet (økonomiske tiltak i møte med virusutbruddet)*, jf. Innst. 197 S (2019–2020).

I Prop. 67 S (2019–2020) redegjorde Samferdselsdepartementet for oppfølgingen av vedtaket, bl.a. ble det foreslått en bevilgning på 50 mill. kr for å kompensere for reduserte billettinntekter i perioden 1. april–30. juni 2020.

Finanskomiteen sluttet seg i Innst. 216 S (2019–2020) til regjeringens forslag.

Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Digitalt transportregister for all internasjonal godstrafikk, kombinerte transportar og kabotasjeturar i Noreg

Vedtak nr. 435, 31. mars 2020

«Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om et digitalt transportregister for all nasjonal godstrafikk, kombinerte transportar og kabotasjeturer i Norge.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 11 LS (2019–2020) *Endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev) og samtykke til ratifikasjon*

av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbeholdning på veg (CMR), jf. Innst. 214 S (2019–2020).

Samferdselsdepartementet og Arbeids- og sosialdepartementet har startet en dialog for å kartlegge mulige hjemmelsgrunnlag og alternative tiltak for å følge opp anmodningsvedtaket. Departementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Regelendringar for brot på tekniske krav til køretøyet og kabotasjeregelverket

Vedtak nr. 437, 31. mars 2020

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om nødvendige regelendringer som kan sikre at det blir mulig å kreve inn bøter for brudd på tekniske krav til kjøretøyet og kabotasjeregelverket når bruddet oppdages.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 11 LS (2019–2020) *Endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev) og samtykke til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbeholdning på veg (CMR)*, jf. Innst. 214 S (2019–2020).

Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen har startet arbeidet med regelverksendringer. Det arbeides med et større lov- og forskriftsprosjekt om økt bruk av overtredelsesgebyr som reaksjon for mindre alvorlige overtredelser av vegtrafikkloven og yrkestransportlova, herunder brudd på kjøre- og hviletid og kabotasjereglene. Samferdselsdepartementet tar videre sikte på å legge frem forslag til endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportlova om rett til å holde tilbake kjøretøy der det er nødvendig for å sikre betaling av bøter og gebyrer ilagt for brudd på regelverket. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Utforme anbud innan veg, jernbane og farlei slik at norske aktørar har reell moglegheit til å konkurrere

Vedtak nr. 463, 31. mars 2020

«Stortinget ber regjeringen sørge for at offentlige anbud innen vei, jernbane og farled utformes slik at norske aktører har en reell mulighet til å konkurrere om prosjektene, forutsatt at dette ikke

medfører økte kostnader ved prosjektene, blant annet når det gjelder størrelse på kontraktene, og det må stilles krav til kunnskap om norske forhold, klima og topografi der dette er relevant for oppdraget, samt krav til norske lønns- og arbeidsvilkår og bruk av lærlinger og egne ansatte på byggeplassen.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 67 S (2019–2020) *Endringer i statsbudsjettet under Utenriksdepartementet, Kunnskapsdepartementet, Kulturdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Arbeids- og sosialdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet, Barne- og familiedepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet, Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet, samt endringer i skatter, avgifter og toll 2020 (økonomiske tiltak i møte med virusutbruddet)*, jf. Innst. 216 S (2019–2020).

Som oppfølging av Stortingets vedtak ved behandlingen av Prop. 67 S (2019–2020) og Innst. 216 S (2019–2020) ba Samferdselsdepartementet Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Kystverket bl.a. om å følge opp anmodningsvedtak nr. 463. Departementet presiserte at oppfølgingen av vedtaket må skje på en måte som ikke er i strid med bestemmelsene i anskaffelsesregelverket.

Statens vegvesen har opplyst at etaten generelt i sitt arbeid med kontraktstrategier er opptatt av å velge den oppdelingen av et prosjekt som best sikrer økonomisk måloppnåelse. Vegvesenet vil alltid forsøke å treffe det norske markedet bl.a. for å sikre så god konkurranse som mulig. Videre stiller etaten krav til kunnskap om norske forhold, klima, grunnforhold, topografi og andre relevante forhold der dette er relevant for oppdraget. I vegvesenets kontrakter ligger det allerede bestemmelser som setter krav til norske lønns- og arbeidsvilkår, samt bruk av lærlinger. Utover dette stilles det krav om 25 pst. bruk av egne ansatte på arbeidsplassen. Statens vegvesen har jevnlig dialog med det norske markedet om kontraktstrategier, noe som bidrar til at dette markedet er i bedre stand til å gi tilbud når oppdrag lyses ut.

Jernbanedirektoratet har opplyst at Bane NOR setter krav ved utlysning av kontrakter til kunnskap om norske forhold, klima og topografi der dette er relevant for oppdraget samt krav til norske lønns- og arbeidsvilkår og bruk av lærlinger og egne ansatte på byggeplassen. Innenfor investeringsprosjektene er det åpent for at norske aktører blir enten hovedentreprenør eller en betydelig underentreprenør. Det gjennomføres markedsdialog, og dette har allerede resultert i oppdeling i

mindre kontrakter på kommende prosjekter. Innenfor modernisering og vedlikehold baseres dette i stor grad på minikonkurranser innenfor rammeavtaler som passer for regionale norske entreprenører. Det kan nevnes at forberedende arbeider med ERTMS er utlyst med relevante krav, og at konkurransene så langt er vunnet av norske firmaer. Konkurransesetningen av drift og vedlikehold ser ut til primært å ha interesse for norske jernbaneentreprenører og representerer åpenbart en attraktiv langsiktig forretningsmulighet for disse.

Kystverket har opplyst at etaten sørger for konkurranse i alle anskaffelser samt god etterlevelse av anskaffelsesregelverket. Norske leverandører har de beste forutsetningene for å kunne levere tilbud til Kystverket, og etaten stiller tydelige krav til kvalitet og samfunnsansvar i alle ledd av konkurransene. Dette gjør at Kystverket får god konkurranse over hele landet, er forutsigbare på hva som kreves av leverandørene og sikrer riktig kvalitet og god gjennomføring av kontrakt. Per i dag har Kystverket relativt få utenlandske leverandører.

Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som ivaretatt.

Mogeleg forsert vedlikehold på veg og jernbane

Vedtaket nr. 464, 31. mars 2020

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en oversikt over mulig forsert vedlikehold på vei og jernbane».

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 67 S (2019–2020) *Endringer i statsbudsjettet under Utenriksdepartementet, Kunnskapsdepartementet, Kulturdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Arbeids- og sosialdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet, Barne- og familiedepartementet, Nærings- og fiskeridepartement, Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet, samt endringer i skatter, avgifter og toll 2020 (økonomiske tiltak i møte med virusutbruddet, jf. Innst. 216 S (2019–2020)).*

I Prop. 127 S (2019–2020) *Endringer i statsbudsjettet 2020 under Kunnskapsdepartementet, Kulturdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Arbeids- og sosialdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet, Barne- og familiedepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet, Landbruks- og matdepartementet, Samferdselsdepartementet,*

Klima- og miljødepartementet, Finansdepartementet, Forsvarsdepartementet og Olje- og energidepartementet (økonomiske tiltak i møte med virusutbruddet) redegjorde departementet for at det var mulig å øke bevilgningen til vedlikehold på veg og jernbane med henholdsvis 400 og 330 mill. kr uten at det medfører bindinger for senere budsjettår.

Finanskomiteen uttalte i Innst. 360 S (2019–2020) at den tar bl.a. omtalen av dette vedtaket til orientering.

Anmodningsvedtaket anses fulgt opp.

Prosjekt innan veg, jernbane og farlei som ev. kan forserast

Vedtaket nr. 465, 31. mars 2020

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en oversikt over samferdselsprosjekter innen vei, jernbane og farled som ev. kan forseres.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 67 S (2019–2020) *Endringer i statsbudsjettet under Utenriksdepartementet, Kunnskapsdepartementet, Kulturdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Arbeids- og sosialdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet, Barne- og familiedepartementet, Nærings- og fiskeridepartement, Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet, samt endringer i skatter, avgifter og toll 2020 (økonomiske tiltak i møte med virusutbruddet, jf. Innst. 216 S (2019–2020)).*

I Prop. 127 S (2019–2020) *Endringer i statsbudsjettet 2020 under Kunnskapsdepartementet, Kulturdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Arbeids- og sosialdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet, Barne- og familiedepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet, Landbruks- og matdepartementet, Samferdselsdepartementet, Klima- og miljødepartementet, Finansdepartementet, Forsvarsdepartementet og Olje- og energidepartementet (økonomiske tiltak i møte med virusutbruddet)*, redegjorde departementet for at det var mulig å øke bevilgningen til mindre investeringstiltak på riksveinettet med 264 mill. kr uten at det medfører bindinger på fremtidige budsjetter. For jernbane kunne det brukes 100 mill. kr til mindre investeringstiltak. Enkelte andre investeringstiltak på jernbane kunne settes i gang i 2020, men ikke fullføres i løpet av 2020. Ingen farledsprosjekter kan forseres, slik at de starter opp i 2020.

Finanskomiteen uttalte i Innst. 360 S (2019–2020) at den tar bl.a. omtalen av dette vedtaket til orientering.

Anmodningsvedtaket anses fulgt opp.

Redusere til 1/3 for forskottsbetaling av Autopass på ferjer og bom

Vedtaket nr. 478, 31. mars 2020

«Stortinget ber regjeringen redusere til 1/3 på forskuddsbetaling av autopass på ferjer og bom.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 67 S (2019–2020) *Endringer i statsbudsjettet under Utenriksdepartementet, Kunnskapsdepartementet, Kulturdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Arbeids- og sosialdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet, Barne- og familiedepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet, Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet, samt endringer i skatter, avgifter og toll 2020 (økonomiske tiltak i møte med virusutbruddet)*, jf. Innst. 216 S (2019–2020).

I Prop. 73 S (2019–2020) ble det bl.a. opplyst at for å redusere byrden for næringslivet som er avhengig av ferje for å utføre sine tjenester, reduseres kravet til forhåndsinnbetaling for å få rabatt i AutoPASS for ferje til en tredjedel av gjeldende krav til forskudd for bedriftskunder frem til 30. juni 2020.

I Innst. S. 233 (2019–2020) uttalte finanskomiteen:

Flertallet merker seg at regjeringens forslag bare omfatter bedriftskunder. Flertallet vil understreke at kravet til forhåndsinnbetaling for å få rabatt i AutoPASS for ferje, som etter nevnte anmodningsvedtak skulle reduseres til en tredel, skal gjelde både privatkunder og bedriftskunder. Flertallet legger til grunn at regjeringen følger opp denne presiseringen før anmodningsvedtaket anses svart ut.

I perioden 6. april til 30. juni 2020 ble krav til forskuddsinnbetaling redusert til en tredjedel både for privat- og bedriftskunder.

Når det gjelder bompengeprosjekter, er det ikke lenger forskuddsbetaling på disse. Anmodningsvedtaket anses fulgt opp.

Sikre vidare drift av ikkje-statlege lufthamner

Vedtaket nr. 488, 7. april 2020

«Stortinget ber regjeringen så snart som mulig, og senest innen utgangen av april, komme tilbake med et forslag til hvordan ikke-statlige lufthavner kan sikres videre drift.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 73 S (2019–2020) *Endringer i statsbudsjettet 2020 under Kunnskapsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Arbeids- og sosialdepartementet, Landbruks- og matdepartementet, Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet (økonomiske tiltak i møte med virusutbruddet)*, jf. Innst. 233 S (2019–2020).

Vedtaket ble fulgt opp i Prop. 95 S (2019–2020) *Nokre saker om luftfart, veg og post*. Det går frem av proposisjonen at alle de ikke-statlige flyplassene, med unntak av Ørland lufthavn, var kvalifisert for støtte under den generelle tilskuddsordningen for foretak med stort omsetningsfall. Ørland ble i stedet kompensert gjennom økt tilskudd innenfor gjeldende bevilgning for den eksisterende tilskuddsordningen for ikke-statlige lufthavner. Haugesund lufthavn ble vurdert å ha en kritisk samfunnsfunksjon og måtte derfor holdes åpen. Flyplassen eies av Avinor, men driften er satt ut til Lufthavndrift AS, som er et lokalt eid driftsselskap. Den eksisterende avtalen mellom Avinor og driftsselskapet ble reforhandlet, og staten kompenserer Avinor basert på merkostnadene ved en reforhandlet avtaleløsning.

I forbindelse med revidert budsjett 2020 ble det bl.a. bevilget opp til 4,27 mrd. kr i tilskudd til Avinor, jf. Prop. 117 (2019–2020) og Innst. S 360 (2019–2020). Tilskuddet inkluderer midler til å dekke merkostnader for videre drift av Haugesund lufthavn i regi av det lokale driftsselskapet. Det vises også til svar på anmodningsvedtak 705.

Anmodningsvedtaket anses derfor fulgt opp.

Vurdere styringsstrukturen mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Samferdselsdepartementet, m.a. om Nye Veier-modellen kan nyttast

Vedtaket nr. 653, 8. juni 2020

«Stortinget ber regjeringen vurdere styringsstrukturen mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Samferdselsdepartementet. Det er viktig at Bane NOR kan gjennomføre utbyggingsprosjekter og arbeid innenfor drift, vedlikehold og

fornyning på en måte som gir best mulig ressursutnyttelse, og kostnadskontroll og optimal prosjektgjennomføring. I dette arbeidet bør det også gjøres vurderinger av om Nye Veier-modellen kan benyttes i utbygging av jernbaneprosjekter.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 17 (2019–2020) *Noen saker om jernbane*, jf. Innst. 340 S (2019–2020).

Arbeidet med å vurdere styringsstrukturen mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Samferdselsdepartementet pågår nå. Det vises til nærmere omtale i Programkategori 21.50 Jernbaneformål. Departementet vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Rask framdrift i prosjektet E39 Rogfast

Vedtak nr. 679, 11. juni 2020

«Stortinget ber regjeringen sørge for en rask fremdrift i prosjektet E39 Rogfast og at det i hovedsak videreføres basert på gjeldende vedtak i Stortinget. Dersom kostnadsgjennomgangen av prosjektet viser at det er nødvendig å endre styrings- og kostnadsrammen, skal regjeringen legge det frem for Stortinget så raskt som mulig og slik at fremdriften ikke blir unødig forsinket.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket er representantforslag fra stortingsrepresentantene Jon Georg Dale, Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor Andre Johnsen, Helge Andre Njåstad, Terje Halleland og Roy Steffensen om å sikre fremdrift i prosjektet E39 Rogfast, jf. Dokument 8:108 S (2019–2020) og Innst. 354 S (2019–2020).

Statens vegvesen har foretatt en gjennomgang av prosjektet E39 Rogfast med hensyn til kostnader, gjennomføring og finansiering. Det pågår nå en ekstern kvalitetssikring, KS2, av prosjektet, der både finansieringsopplegget og kostnadssiden i prosjektet gjennomgås på nytt. Deretter vil Samferdselsdepartementet foreta en samlet vurdering. Tidsplanen for kvalitetssikringen er innrettet med sikte på å kunne fremme saken for Stortinget innen utgangen av 2020.

Videreføre tre vegprosjekt innanfor endra kostnadsrammer

Vedtak nr. 703, 15. juni 2020

«Stortinget ber regjeringa vidareføre følgjande tidlegare godkjende investeringsprosjekt:

- *E18 Riksgrensen–Ørje innanfor ei endra kostnadsramme på 1 090 mill. kr.*
- *E18 Knapstad–Retvet i Viken innanfor ei endra kostnadsramme på 1 820 mill. kr.*
- *Rv. 4 Lunner grense–Jaren innanfor ei endra kostnadsramme på 3 420 mill. kr.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 95 S (2019–2020) *Nokre saker om luftfart, veg og post*, jf. Innst. 368 S (2019–2020).

Samferdselsdepartementet viderefører investeringsprosjektene innenfor de rammer som er oppgitt i anmodningsvedtaket. Etter departementets vurdering er det imidlertid nødvendig formelt sett at Stortinget vedtar en budsjettfullmakt i 2020 i tråd med forslaget i Prop. 95 S (2019–2020) om endrede kostnadsrammer for prosjektene E18 Riksgrensen–Ørje, E18 Knapstad–Retvet og rv. 4 Lunner grense–Jaren.

Samferdselsdepartementet vil derfor senest i nysalderingen høsten 2021 fremme ny budsjettfullmakt med forslag om endrede kostnadsrammer for de tre prosjektene.

Anmodningsvedtaket anses med dette å være fulgt opp.

Prinsipp for bompengeneinnkrevjing på E16 Kongsvinger–Slomarka

Vedtak nr. 704, 15. juni 2020

«Stortinget ber regjeringen legge følgende prinsipper til grunn for bompengeneinnkreving på E16 Kongsvinger–Slomarka i Innlandet:

- *Dagens bomplasseringer ved Fulu (fylkesveg 250) og Galterud (fylkesveg 175) videreføres.*
- *Reduserte takster for kjøretøy i takstgruppe 1 (personbiler) og takstgruppe 2 (lastebiler) videreføres på fylkesveg 175, og for kjøretøy i takstgruppe 1 (personbiler) på fylkesveg 250. Redusert takst skal være halvparten av taksten på E16.*
- *Dagens ordning med fritak for beboere i definerte områder på Galterud og Fulu videreføres.*
- *Regjeringen går i dialog med Innlandet fylkeskommune med intensjon om å skilte fylkesvegen over Edsberg med Gjennomkjøring forbudt»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 95 S (2019–2020) *Nokre saker om luftfart, veg og post*, jf. Innst. 368 S (2019–2020).

En justering av innkrevningen i tråd med anmodningsvedtaket vil redusere bompengeneinntektene og øke innkrevingskostnadene. Innlandet

og Viken fylkeskommuner er garantister for bompengelånet. Samferdselsdepartementet vil ta opp saken med de to fylkeskommunene og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Kompensere Torp lufthavn for inntektsbortfall

Vedtak nr. 705, 15. juni 2020

«Stortinget ber regjeringa kompensere Torp lufthavn for inntektsbortfallet som følge av covid-19-utbruddet, med fradrag for reduserte driftskostnader i samme periode.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 95 S (2019–2020) *Nokre saker om luftfart, veg og post*, jf. Innst. 368 S (2019–2020).

Stortinget bevilget 90 mill. kr i tilskudd til Sandefjord lufthavn, Torp, jf. Innst. 360 S (2019–2020).

Før utbetalingen ble foretatt, ble støtten notifisert til ESA med grunnlag i bestemmelsen om kompensasjon for tap som er forårsaket av ekstraordinære hendelser. Støtteperioden er 1. mars til 30. september 2020. ESA kom i vedtak av 31. juli 2020 til at støtten er forenlig med EØS-avtalen, gitt at staten har kontrollmekanismer som forebygger overkompensasjon og som åpner for tilbakebetaling av overkompensasjon. På dette grunnlag inn gikk Samferdselsdepartementet en avtale med Sandefjord Lufthavn AS. Videre er selskapet pålagt å holde lufthavnen åpen i hele støtteperioden og å sørge for at betjeningen i tårnet gjør det mulig for flyskolene rundt lufthavnen å drive normalt. Tilskuddet ble utbetalt i august 2020.

I Innst. 360 S (2019–2020) ber flertallet i finanskomiteen om at regjeringen kommer tilbake med en ny vurdering om å forlenge ordningen for Torp lufthavn dersom utfordringen for lufthavnen vedvarer, og kompensasjonsordning for andre lufthavner videreføres utover september.

I Prop. 142 S (2019–2020) *Endringer i statsbudsjettet 2020 under Kunnskapsdepartementet, Kulturdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Arbeids- og sosialdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet, Barne- og familiedepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet, Landbruks- og matdepartementet, Samferdselsdepartementet, Finansdepartementet og Olje- og energidepartementet*

(økonomiske tiltak i møte med virusutbruddet) foreslår regjeringen å bevilge inntil 30 mill. kr til å dekke ytterligere tap Sandefjord Lufthavn AS har på grunn av koronapandemien for tidsrommet 1. oktober til 31. desember 2020. Behovet for notifikasjon til ESA og avtale med lufthavnselskapet vil i utgangspunktet være det samme som for de 90 mill. kr som er utbetalt.

Anmodningsvedtaket anses som fulgt opp.

Gjennomgå ordningane for vedlikehold og investering i fylkesvegnettet

Vedtak nr. 722, 17. juni 2020

«Stortinget ber regjeringen i forslaget til statsbudsjett 2021 gjennomgå ordningene for vedlikehold og investering i fylkesveinettet, og vurdere å styrke disse slik at fylkeskommunene kan gjøre fleire investeringer og vedlikeholde veinettet i større grad enn i dag.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 105 S (2019–2020) *Kommuneproposisjonen 2021*, jf. Innst. 383 S (2019–2020).

Fylkeskommunenes utgifter til samferdselsformål finansieres av frie midler (skatt og rammetilskudd), øremerkede midler og bompenger. I budsjettet for 2021 er det to øremerkede ordninger til fylkeskommunale samferdselsformål på vegområdet. Det er utbedring på fylkesveier for tømmertransport (kap. 1320, post 64) og tilskudd til fylkesveier (kap. 1320, post 65). Samlet forslag til bevilgning på disse postene er 120 mill. kr for 2021.

I tabell 2.2 vises fylkeskommunenes regnskapsførte utgifter til fylkesvei i perioden 2013–2019, i nominelle kroneverdier. Tallene består av brutto driftsutgifter, ekskl. avskrivninger og brutto investeringsutgifter, og inneholder fylkeskommuners utgifter til bygging av nye veianlegg og all drift og vedlikehold av alle veityper og veiltak, inkl. tiltak/konstruksjoner for å ivareta miljø og trygghet for myke trafikanter. Utgifter til nyanlegg skal foruten byggeutgifter også omfatte utgifter til planlegging, prosjektering og administrasjon. Utgifter til drift av veibommer føres også her. Bompengefinansiering er inkludert i tallmaterialet.

Tabell 2.2 Regnskapsførte utgifter til fylkesvei 2013–2019

	Mill. kr						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Brutto driftsutgifter, ekskl. avskrivninger	5 778	6 255	6 785	7 071	7 309	6 925	7 052
Brutto investeringsutgifter	8 137	8 492	8 089	7 886	7 973	10 067	11 806

Fylkeskommunene brukte 18,9 mrd. kr til veiformål i 2019 sammenlignet med 13,9 mrd. kr i 2013. Veksten i utgifter til fylkesvei var dermed om lag 35 pst. fra 2013 til 2019.

Det er utviklingen i frie midler (skatt og rammetilskudd) som er avgjørende for fylkeskommunenes evner til å investere i og å vedlikeholde fylkesveinettet. Regjeringen har derfor styrket rammetilskuddet til fylkeskommunene betydelig med midler som kan brukes til å ruste opp og fornye fylkesveiene. Fra 2014 har en betydelig del av veksten i de frie inntektene blitt fordelt på fylkeskommunene ut fra behov for opprusting og fornying av fylkesveinettet, basert på en kartlegging av vedlikeholdsetterslepet. Ordningen har hatt en gradvis opptrapping, fra 780 mill. kr i 2014. I 2020 fordeles knapt 1 539 mill. kr på denne måten. Denne måten å fordele midler på (særskilt fordeling) benyttes vanligvis i en begrenset periode, og midlene disponeres fritt av fylkeskommunene.

Ut over dette er det nå to tilskuddsordninger på Samferdselsdepartementets budsjett til investeringer i fylkesveinettet, med utgangspunkt i behov knyttet til næringstransporter. Den ene ordningen gjelder flaskehalser for tømmervogntog. Den andre som ble etablert i 2020, tar utgangspunkt i strekninger av størst betydning for næringsgruppene fiske og akvakultur. Samferdselsdepartementet vil vurdere om ordningen på sikt skal utvides til også å rette seg mot andre næringer.

Samferdselsdepartementet hadde frem til 2020 øremerkede tilskudd til skredsikring av fylkesveier og til gang- og sykkelveitiltak på kommunale veier og fylkesveier. Bl.a. som oppfølging av områdegjennomgangen av øremerkede tilskudd til kommunesektoren, ble disse ordningene innlemmet i rammetilskuddene til kommuner og fylkeskommuner. Midlene til skredsikring av fylkesveier er gitt en særskilt fordeling i rammetilskuddet til fylkeskommunene.

Samferdselsdepartementet skal våren 2021 legge frem Nasjonal transportplan 2022–2033. For å få gode og effektive transportløsninger er det viktig at regionale aktører i en tidlig fase av arbeidet definerer hva de regionalt ser som de

største utfordringene i dag og i fremtiden. Samferdselsdepartementet har derfor invitert fylkeskommunene, de største bykommunene og Saminget til å komme med innspill til Nasjonal transportplan 2022–2033.

Anmodningsvedtaket anses med dette fulgt opp.

Situasjonen for kollektivtrafikken og kompensasjon til fylkeskommunene for reduserte inntekter

Vedtak nr. 723, 17. juni 2020

«Stortinget ber regjeringen i forslaget til statsbudsjett for 2021 gi en oppdatering om situasjonen for kollektivtransporten og hvordan fylkeskommunene kompenseres for reduserte inntekter som følge av smitteverntiltak som reduserer kapasiteten.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 105 S (2019–2020) *Kommuneproposisjonen 2021*, jf. Innst. 383 S (2019–2020).

Ved behandlingen av Innst. 216 S (2019–2020) bevilget Stortinget 1 mrd. kr i økt rammetilskudd til fylkeskommunene for å legge til rette for grunnleggende tilbud av kollektivreiser under virusutbruddet. Ved behandlingen av Prop. 117 S (2019–2020), jf. Innst. 360 S (2019–2020) bevilget Stortinget ytterligere 1,5 mrd. kr, mens Stortinget ved behandlingen av Prop. 127 S (2019–2020) og Innst. 360 (2019–2020) bevilget 600 mill. kr. Kompensasjonen for inntektsbortfallet i den fylkeskommunale kollektivtransporten er med dette på totalt 3,1 mrd. kr per august 2020. I Prop. 142 S (2019–2020) *Endringer i statsbudsjettet 2020 under Kunnskapsdepartementet, Kulturdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Arbeids- og sosialdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet, Barne- og familiedepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet, Landbruks- og matdepartementet, Samferdselsdepartementet, Finansdepartementet og Olje- og energidepartementet (økonomiske tiltak i møte med virusutbruddet)* har regjeringen foreslått ytterligere 1,5 mrd. kr. De bevil-

gede midlene er og vil bli overført fylkeskommunene etter faktisk og beregnet tap. Det er stadig usikkerhet knyttet til utviklingen av smittesituasjonen og konsekvensene det vil ha for kollektivtransporten. Regjeringen fortsetter å følge situasjonen tett.

I forbindelse med fordelingen av de 600 mill. kr som ble bevilget i juni, hentet Statens vegvesen inn nøkkelopplysninger fra fylkeskommunene. Fylkeskommunene forventet da en passasjeredgang sammenlignet med normalsituasjonen på mellom 23 og 68 pst., med en hovedtyngde på 40–50 pst., for perioden juni–desember 2020. Dette innebærer en passasjerøkning i alle fylker sammenlignet med mai 2020, med unntak av tidligere Buskerud og Østfold, hvor passasjerutviklingen ventes å være omtrent lik. Det understrekes at det er knyttet forbehold og usikkerhet til disse estimatene.

Samferdselsdepartementet anser med dette at anmodningsvedtaket er fulgt opp.

Realisere planlagt flyplass i Mo i Rana

Vedtak nr. 737, 19. juni 2020

«Stortinget ber regjeringen jobbe raskt og gjøre nødvendige avklaringer som må til for å realisere planlagt flyplass i Mo i Rana.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av bl.a. Prop. 117 S (2019–2020) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2020* og Prop. 127 S (2019–2020) *Endringer i statsbudsjettet 2020 under Kunnskapsdepartementet, Kulturdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Arbeids- og sosialdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet, Barne- og familiedepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet, Landbruks- og matdepartementet, Samferdselsdepartementet, Klima- og miljødepartementet, Finansdepartementet, Forsvarsdepartementet og Olje- og energidepartementet (økonomiske tiltak i møte med virusutbruddet)*, jf. Innst. 360 S (2019–2020).

I Nasjonal transportplan 2018–2029 ble det lagt til grunn midler i andre del av planperioden (2024–2029) til bygging av en ny lufthavn i Mo i Rana, forutsatt at resterende beløp dekkes gjennom lokale bidrag. Prosjektet har vært drevet frem av lokale interessenter. For å unngå forsinkelser i framdriften ga Samferdselsdepartementet våren 2020 Avinor i oppdrag å overta ansvaret for den videre planleggingen og utbyggingen av den

nye lufthavnen. Samferdselsdepartementet er i dialog med Avinor og de lokale interessentene med sikte på å få en rask framdrift i prosjektet og foreta justeringer i fremdriftsplanen som muliggjør investeringsbeslutning i revidert nasjonalbudsjett 2021.

2.3 Stortingssesjonen 2018–2019

Vurdering av forsøk med hydrogentog i mindre skala
Vedtak nr. 61, 29. november 2018

«Stortinget ber regjeringen vurdere oppstart av forsøk med hydrogentog i mindre skala, for å få teste ut om teknologien kan skaleres opp til og benyttes på de lange strekningene som bruker dieselfremdrift i dag.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Karin Andersen og Lars Haltbrekken om pilotprosjekt, jf. Dokument 8:21 S (2018–2019) og Innst. 48 S (2018–2019).

I Prop. 1 S (2019–2020) opplyste departementet at Jernbanedirektoratet i tildelingsbrevet for 2019 ble bedt om å utarbeide en utredning som vurderer kostnader og gjennomførbarhet for et slikt forsøksprosjekt. Mandat og fremdriftsplan for utredningen ble fastsatt våren 2019. Videre ble det opplyst at utredningen var i gang.

Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2019–2020) ikke merknader. I Innst. 373 S (2019–2020) uttalte kontroll- og konstitusjonskomiteen at den anser bl.a. dette anmodningsvedtaket som ikke gjennomført og avventer videre oppfølging før det kvitteres ut.

Jernbanedirektoratet har nå gjennomført en utredning om nullutslippsløsninger – «NULLutslippsløsninger For Ikke-elektrifiserte Baner» (NULLFIB), som alternativ til fossilt drivstoff. I denne rapporten er det gjort en vurdering og evaluering av hvilken nullutslippsløsning som er best egnet for videre satsing, inkl. vurdering av pilotprosjekt for hydrogen.

Målet for «NULLFIB» har vært å oppdatere kunnskapsgrunnlaget for nullutslippsløsninger for å svare på følgende kjernesporsmål:

- hvilke nullutslippsløsninger er aktuelt som alternativ til fossilt drivstoff?
- hvilken nullutslippsløsning gir best økonomiske besparelser?
- hva er det beste alternativet for videre satsing?

Basert på utredningen anbefaler Jernbanedirektoratet at en foreløpig ikke går videre med å konkretisere pilotprosjekt for prøvedrift med hydrogen, men følger med på relevant FoU og erfaringer med hydrogen som energibærer for tog. Den faglige vurderingen er at batteribasert teknologi peker seg ut som mest aktuelt som en robust løsning for å erstatte bruken av fossilbasert diesel i jernbanen. Jernbanedirektoratet går i 2020 videre med utredning og involvering av de ulike aktørene for å få et bedre beslutningsunderlag og konkretisere muligheten for aktuelle pilotprosjekt med bruk av batteriteknologi.

På denne bakgrunn vil ikke Samferdselsdepartementet ta initiativ til prøvedrift med hydrogen på jernbanen nå. Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som ivaretatt.

Administrative sanksjonar ved brot på kabotasjeregulverket

Vedtak nr. 345, 18 desember 2018

«Stortinget ber regjeringen vurdere om det er mer hensiktsmessig å benytte administrative sanksjoner i form av forenklet forelegg for å sikre en mer effektiv oppfølging av brudd på kabotasjeregulverket, herunder nivået på foreleggene og muligheten til å kreve det inn på stedet.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket er representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Kari Elisabeth Kaski, Karin Andersen, Freddy André Øvstegård og Lars Haltbrekken om en bærekraftig godsnæring og mer gods på bane, jf. Dokument 8:22 S (2018–2019) og Innst. 66 S (2018–2019).

I Prop. 1 S (2019–2020) opplyste Samferdselsdepartementet bl.a. at Statens vegvesen hadde sendt på høring forslag om endringer i yrkestransportlova som skal gi kontrollmyndighetene hjemmel til å holde tilbake kjøretøy inntil bøter og gebyrer er betalt eller betalingsgaranti er gitt, og endringer i bestemmelser om dette i vegtrafikkloven. Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2019–2020) ikke merknader. I Innst. 373 S (2019–2020) uttalte kontroll- og konstitusjonskomiteen at den anser bl.a. dette anmodningsvedtaket som ikke gjennomført og avventer videre oppfølging før det kvitteres ut.

En lovproposisjon med forslag om disse endringene skal etter planen legges frem for Stortinget høsten 2020.

Siden det i anmodningsvedtaket vises til administrative reaksjoner, har Samferdselsdeparte-

mentet lagt til grunn at Stortinget ønsker vurdert muligheten for å innføre overtredelsesgebyr og ikke forenklet forelegg som er en strafferettslig reaksjon. Samferdselsdepartementet arbeider nå med et større lov- og forskriftsprosjekt med forslag om innføring av overtredelsesgebyr som reaksjon for mindre alvorlige overtredelser av vegtrafikkloven og yrkestransportlova, herunder brudd på kabotasjereglene.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Redusere bompengane i OPS-prosjektet rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet

Vedtak nr. 705, 21. juni 2019

«Stortinget ber regjeringen om at kostnadsreduksjonen knyttet til OPS-prosjektet på rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet benyttes til å redusere bompengene med inntil 200 mill. kroner i løpet av den samlede finansieringsperioden for OPS-prosjektet.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av revidert Nasjonalbudsjett 2019, jf. Innst. 391 S (2018–2019).

I regjeringens partienes bompengeaftale går det frem at regjeringen vil prioritere reduserte bompenger i prosjektet rv.3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet. Regjeringen har foreslått å sette av midler, slik at tilskuddet til dette prosjektet utbetales i sin helhet i 2021. Omregnet til 2021-prisnivå, tilsvarer dette 213 mill. kr. Det vises til omtale i Programkategori 21.30 Veiformål under kap. 1320, post 73.

Samferdselsdepartementet anser med dette at anmodningsvedtaket er fulgt opp.

2.4 Stortingssesjonen 2017–2018

Istandsetting av Tinnosbanen

Vedtak nr. 646, 24. april 2018

«Stortinget ber regjeringen utrede de samfunnsøkonomiske gevinstene og kostnadene ved istandsetting av verdensarvobjektet Tinnosbanen enten til ren museumsbane eller til en jernbanestrekning som også kan transportere gods og tømmer.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket er representantforslag fra stortingsrepresentantene Åslaug Sem-Jacobsen, Per Olaf Lundteigen og Siv

Mossleth om å utrede de samfunnsøkonomiske gevinstene og kostnadene ved istandsetting av verdensarvobjektet Tinnosbanen enten til ren museumsbane eller til en jernbanestrekning som også kan transportere gods og tømmer, jf. Dokument 8:125 S (2017–2018) og Innst. 224 S (2017–2018).

I Prop. 1 S (2018–2019) opplyste Samferdselsdepartementet at det hadde bestilt en utredning fra Jernbanedirektoratet og ville komme tilbake til saken på egnet måte. Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2018–2019) ingen merknader. I Innst. 373 S (2019–2020) uttalte kontroll- og konstitusjonskomiteen at den anser at bl.a. dette anmodningsvedtaket som ikke gjennomført og avventer videre oppfølging før det kvitteres ut.

Etter avtale med Jernbanedirektoratet har Bane NOR SF foretatt et omfattende utredningsarbeid. Jernbanedirektoratet har innhentet uttalelser fra berørte kommuner, skognæringen, Telemark fylkeskommune og Riksantikvaren.

I utredningen fra Bane NOR er oppgradering av Tinnosbanen kostnadsberegnet for to alternativer – enten som en ren museumsjernbane, eller som en operativ jernbanestrekning som kan transportere gods og tømmer. De to alternativene koster henholdsvis 510 mill. kr og 760 mill. kr (2019-kroner), men anslagene er usikre. Utredningen foretatt av Bane NOR, viser at en oppgradering av Tinnosbanen til gods- og tømmertransport ikke vil være samfunnsøkonomisk lønnsom. For at oppgradering til museumsjernbane skal være samfunnsøkonomisk lønnsom er det nødvendig med minst 4 500 besøkende i året. I utredningen er dette anslaget vurdert å være betydelig optimistisk. Samferdselsdepartementet vil ta stilling til fremtidige planer for Tinnosbanen i forbindelse med Nasjonal transportplan 2022–2033. Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som ivarettatt.

Garanti for bompengelån på riksveg

Vedtak nr. 738, 15. mai 2018

«Stortinget ber regjeringen vurdere om det er hensiktsmessig at fylkeskommunene fortsatt skal stille garanti for bompengelån på riksveg, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Ivar Odnes, Geir Pollestad, Kari Anne Bøkestad Andreassen og Sigbjørn Gjelsvik om mindre

bompenger gjennom statlig overtakelse av garanti på bompengelån, jf. Dokument 8:151 S (2017–2018) og Innst. 268 S (2017–2018).

I Prop. 1 S (2019–2020) opplyste Samferdselsdepartementet at det sammen med andre berørte departementer har vurdert spørsmål knyttet til omfanget av fylkeskommunale og kommunale garantier for bompengelån, bl.a. alternative tiltak for å begrense garantiansvaret. Konsulentselskapet PricewaterhouseCoopers ble også engasjert for å utrede flere spørsmål knyttet til dette. Rapporten fra PricewaterhouseCoopers ble ferdig i mai 2019.

Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2019–2020) ikke merknader. I Innst. 373 S (2019–2020) uttalte kontroll- og konstitusjonskomiteen at den anser bl.a. dette anmodningsvedtaket som ikke gjennomført og avventer videre oppfølging før det kvitteres ut.

Samferdselsdepartementet vurderer ennå oppfølgingen av vedtaket og vil komme tilbake til saken på egnet måte.

2.5 Stortingssesjonen 2016–2017

Prøveordning for tømmervogntog med totalvekt inntil 74 tonn

Vedtak nr. 444, 31. januar 2017

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en prøveordning med kjøretøy med totalvekt opp til 74 tonn.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 6 (2016–2017) *Verdier i vekst – konkurransedyktig skog- og trenæring*, jf. Innst. 162 S (2016–2017).

I Prop. 1 S (2019–2020) viste Samferdselsdepartementet til omtalene i Prop. 1 S (2017–2018) og Prop. 1 S (2018–2019).

Departementet opplyste i Prop. 1 S (2019–2020) at Statens vegvesen arbeidet videre med innretningen av prøveordningen. Prøveordningen ville omfatte veier i et område på inntil åtte kommuner i Innlandet. Riksveier, fylkesveier, kommunale veier og private veier vil bli berørt. Prøveordningen vil omfatte et fåtall kjøretøyer som må tilpasses den økte totalvekten. I tillegg til kjøretøyer med 74 tonn tillatt totalvekt er det aktuelt å åpne for kombinasjoner av bil og tilhenger som innebærer totalvekt på mellom 60 og 74 tonn.

Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2019–2020) ikke merknader. I Innst. 373 S (2019–2020) uttalte kontroll- og konstitusjonskomiteen at den anser bl.a. dette anmod-

ningsvedtaket som ikke gjennomført og avventer videre oppfølging før det kvitteres ut.

Som en forberedelse til prøveordningen ble det sommeren 2020 gjennomført kontroll av samtlige bruer på utvalgte strekninger. Veinett og strekninger som skal inngå, er fastsatt, og innen medio september skal aksept fra veieierne foreligge. Før januar 2021 skal det lages avtaler med transportører, anskaffes kjøretøyer og fastsettes vilkår for deltakelse i prøveordningen. Arbeid med opplegg for måling av veislitasje og belast-

ning av veiene som inngår i ordningen, skal fastsettes innen desember 2020.

Statens vegvesen tar sikte på å starte opp testing i 2020 og gjennomføringen av prøveordningen i 2021 så snart nødvendige avklaringer foreligger. Det legges opp til at prøveordningen vil vare i tre år, og at kjøretøyene som deltar vil få anledning til å kjøre med inntil 74 tonn totalvekt i fem år som er normal avskrivningstid. Departementet anser at anmodningsvedtaket med dette er ivaretatt.

3 Oversikt over budsjettforslaget mv.

3.1 Utgifter og inntekter fordelt på kapitler

Tabellene under viser løyvingane som blir foreslått på samferdselsområdet fordelt på utgifts- og inntektskapittel.

Våren 2020 blei det vedteke å utsetje lønnsoppgjeret i 2020 for det statlege tariffoppgjeret til

hausten 2020. Av den grunn er verknader for 2021-budsjettet av årets lønnsoppgjer for tilsette i det statlege tariffområdet førebels ikkje innarbeidd i budsjetttrammene for departementa. Oppgjeret starta tysdag 1. september. Regjeringa vil komme tilbake til verknadene for 2021-budsjettet av oppgjeret.

Utgifter fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Nemning	Rekneskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021	Pst. endr. 20/21
	Administrasjon m.m.				
1300	Samferdselsdepartementet	290 862	285 200	291 700	2,3
1301	Forskning og utvikling mv.	163 664	159 400	148 800	-6,7
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>454 526</i>	<i>444 600</i>	<i>440 500</i>	<i>-0,9</i>
	Luftfartsformål				
1310	Flytransport	665 605	718 100	690 000	-3,9
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	44 962	29 800		-100,0
1313	Luftfartstilsynet	230 086	245 500	254 500	3,7
1314	Statens havarikommisjon	80 778	84 900	88 000	3,7
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>1 021 431</i>	<i>1 078 300</i>	<i>1 032 500</i>	<i>-4,2</i>
	Veiformål				
1320	Statens vegvesen	31 623 095	31 109 500	30 510 400	-1,9
1321	Nye Veier AS	5 431 900	5 605 700	5 785 100	3,2
1323	Vegtilsynet	20 162	19 200	19 300	0,5
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>37 075 157</i>	<i>36 734 400</i>	<i>36 314 800</i>	<i>-1,1</i>
	Særskilte transporttiltak				
1330	Særskilte transporttiltak	3 796 253	5 914 000	1 391 300	-76,5
1332	Transport i byområder mv.			5 452 100	
	<i>Sum kategori 21.40</i>	<i>3 796 253</i>	<i>5 914 000</i>	<i>6 843 400</i>	<i>15,7</i>

(i 1 000 kr)

Kap.	Nemning	Rekneskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021	Pst. endr. 20/21
	Jernbaneformål				
1351	Spordrift AS			200 000	
1352	Jernbanedirektoratet	25 690 881	26 576 600	31 809 900	19,7
1353	Vygruppen AS	490 300			
1354	Statens jernbanetilsyn	92 850	95 900	96 600	0,7
1357	Mantena AS	425 300	109 100		-100,0
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>26 699 331</i>	<i>26 781 600</i>	<i>32 106 500</i>	<i>19,9</i>
	Kystforvaltning				
1360	Kystverket	2 669 251	2 527 800	2 524 488	-0,1
1361	Samfunnet Jan Mayen	54 772	55 500		-100,0
1362	Senter for oljevern og marint miljø	27 300	27 300	52 200	91,2
	<i>Sum kategori 21.60</i>	<i>2 751 323</i>	<i>2 610 600</i>	<i>2 576 688</i>	<i>-1,3</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>71 798 021</i>	<i>73 563 500</i>	<i>79 314 388</i>	<i>7,8</i>
	Posttjenester				
1370	Posttjenester	705 300	617 400	740 200	19,9
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>705 300</i>	<i>617 400</i>	<i>740 200</i>	<i>19,9</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>705 300</i>	<i>617 400</i>	<i>740 200</i>	<i>19,9</i>
	<i>Sum utgifter</i>	<i>72 503 321</i>	<i>74 180 900</i>	<i>80 054 588</i>	<i>7,9</i>

Inntekter fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Nemning	Rekneskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021	Pst. endr. 20/21
	Administrasjon m.m.				
4300	Samferdselsdepartementet	618	500	500	0,0
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>618</i>	<i>500</i>	<i>500</i>	<i>0,0</i>
	Luftfartsformål				
4312	Avinor AS	444 370	444 400	444 400	0,0
4313	Luftfartstilsynet	145 740	148 500	158 200	6,5
5619	Renter av lån til Avinor AS	30 407	22 200	19 200	-13,5
5622	Aksjer i Avinor AS	584 900	208 000		-100,0
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>1 205 417</i>	<i>823 100</i>	<i>621 800</i>	<i>-24,5</i>
	Veiformål				
4320	Statens vegvesen	985 887	905 700	939 300	3,7
4322	Svinesundsforbindelsen AS	150 000	104 000	54 000	-48,1
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	2 922	2 000	400	-80,0
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>1 138 809</i>	<i>1 011 700</i>	<i>993 700</i>	<i>-1,8</i>
	Særskilte transporttiltak				
4330	Særskilte transporttiltak	14 200	14 600	15 000	2,7
4331	Infrastrukturfond	2 053 000	2 053 000	2 053 000	0,0
	<i>Sum kategori 21.40</i>	<i>2 067 200</i>	<i>2 067 600</i>	<i>2 068 000</i>	<i>0,0</i>
	Jernbaneformål				
4352	Jernbanedirektoratet	16 661	3 800	4 300	13,2
4354	Statens jernbanetilsyn	15 567	15 200	15 700	3,3
4356	Bane NOR SF			200 000	
5611	Aksjer i Vygruppen AS	233 000	185 000		-100,0
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>265 228</i>	<i>204 000</i>	<i>220 000</i>	<i>7,8</i>
	Kystforvaltning				
4360	Kystverket	41 975	12 700	13 100	3,1
4361	Samfunnet Jan Mayen	8 035	6 300		-100,0
5577	Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet		814 500	796 700	-2,2
	<i>Sum kategori 21.60</i>	<i>50 010</i>	<i>833 500</i>	<i>809 800</i>	<i>-2,8</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>4 727 282</i>	<i>4 940 400</i>	<i>4 713 800</i>	<i>-4,6</i>
	Posttjenester				
4380	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	91			
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>91</i>			
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>91</i>			
	<i>Sum inntekter</i>	<i>4 727 373</i>	<i>4 940 400</i>	<i>4 713 800</i>	<i>-4,6</i>

3.2 Bruk av stikkordet «kan overførast»

Tabellen under viser dei postane utanom postgruppe 30–49 som i 2020 har stikkordet «kan overførast».

Kap.	Post	Nemning	Overført til 2020	Forslag 2021
1301	50	Samferdselsforskning		134 400
1310	70	Kjøp av innenlandske flyruter	34 995	690 000
1320	22	Drift og vedlikehold av riksveier	168 081	7 484 700
1320	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn	17 671	2 260 500
1320	29	OPS-prosjekter	54 421	928 400
1320	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport		20 000
1320	65	Tilskudd til fylkesveier		100 000
1320	72	Kjøp av riksveiferjetjenester	60 202	1 573 300
1330	60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov	115 128	270 600
1330	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering	6 965	79 000
1332	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter		2 630 000
1332	65	Konkurransen Smartere transport		16 800
1332	66	Tilskudd til byområder		2 805 300
1352	21	Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger	165 328	245 400
1352	70	Kjøp av persontransport med tog		4 559 900
1352	71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold	16 618	9 183 600
1352	72	Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer		1 178 400
1352	73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer		16 099 700
1360	21	Spesielle driftsutgifter	12 155	31 100
1360	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	52 755	34 300
1360	72	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø	18 200	31 600
1360	73	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner	19 226	52 900
1370	70	Kjøp av post- og banktenester		740 200

3.3 Endringer i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2020

Tabell 3.1 og 3.2 viser løyvingsendringer i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2020.

Tabell 3.1 Endring i utgifter fordelt på kapittel

							(i 1000 kr)
Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2020	Endring	Revidert budsjett	
1300	01	117	360	184 800	2 750	187 550	
1310	70	57	200	718 100	1 000 000		
1310	70	127	360	718 100	1 000 000	2 718 100	
1310	71	57	200	0	100 000		
1310	71	127	360	0	-65 000	35 000	
1311	72		360	0	90 000	90 000	
1315	70	117	360	0	4 270 000	4 270 000	
1320	01	117	360	3 723 700	180 000	3 903 700	
1320	22		216	6 431 800	600 000		
1320	22	117	360	6 431 800	380 000	7 411 800	
1320	28	117		2 214 600	-10 000	2 204 600	
1320	29	117	360	1 212 000	110 000	1 322 000	
1320	30	117	360	13 129 400	307 000	13 436 400	
1320	64	117	360	25 800	8 500	34 300	
1320	65	117	360	100 000	-8 500	91 500	
1320	72	67	216	1 487 900	50 000		
1320	72	117	360	1 487 900	200 000		
1320	72	127	360	1 487 900	35 000	1 772 900	
1330	63	117	360	2 070 000	-200 000	1 870 000	
1330	66	117	360	2 650 500	62 000	2 712 500	
1330	71	127	360	0	100 000	100 000	
1352	01		360	365 600	-10 000	355 600	
1352	21		360	248 700	-60 000	188 700	
1352	70	73	233	4 024 200	550 000		
1352	70	117	360	4 024 200	-230 000		
1352	70	127	360	4 024 200	1 000 000	5 344 200	
1352	71		216	8 677 500	200 000	8 877 500	
1352	72	117	360	1 602 900	-173 000	1 429 900	

Tabell 3.1 Endring i utgifter fordelt på kapittel

(i 1000 kr)

Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2020	Endring	Revidert budsjett
1352	73	117	360	11 569 700	826 000	12 395 700
1357	72	117	360	109 100 100	109 100	0
1360	01	117	360	1 869 000	-75 000	1 794 000
1360	21	117	360	35 200	-16 500	18 700
1360	30		213	249 300	100 000	349 300
1360	34	117	360	25 800	-20 000	5 800
1360	72	117	360	50 000	25 000	75 000
1361	01	117	360	55 500	-2 000	53 500
1361	50	117	360	0	2 000	2 000
1362	50	117	360	27 300	-54	27 246
1370	70	117	360	617 400	-30 000	587 400

Tabell 3.2 Endring i inntekter fordelt på kapittel

(i 1000 kr)

Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2020	Endring	Revidert budsjett
4312	90	117	360	444 400	-444 400	0
5622	85	117	360	208 000	-208 000	0
4320	01	117	360	277 000	-30 000	247 000
4320	02	117	360	513 400	-75 000	438 400
5611	85	117	360	185 000	-185 000	0
5577	74	117	360	814 500	-230 000	584 500

Som tabell 3.1 og 3.2 viser, er løyvingane til samferdselsformål endra fleire gangar etter saldert budsjett 2020. Koronapandemien har gjort det nødvendig med løyvingar for å oppretthalde eit tilbod av grunnleggande transporttenester og for å kompensere for tap av billettinntekter for transportselskapa. Vidare gjeld nokre løyvingar tiltak for å halde aktiviteten oppe. Under er endringane som kan knytast til virusutbrotet summert opp.

Under luftfartsformål er det gjort desse endringane på grunn av koronapandemien:

- 2 mrd. kr til kjøp av innanlands flytransport (kap. 1310, post 70)

- 35 mill. kr for å frakte heim nordmenn på reise i utlandet og for beredskap for uføresette transportbehov for frakt av m.a. medisinsk utstyr (kap. 1310, post 71)
- 90 mill. kr til Sandefjord lufthamn, Torp (kap. 1311, post 72)
- 4,3 mrd. kr Avinor AS, m.a. eit tilskot til Hauge-sund lufthamn (1315, post 70)
- om lag 450 mill. kr i avdragsfridom for Avinors lån til staten (kap. 4312, post 90)
- 208 mill. kr i utbyttefritak for Avinor for rekneskapsåret 2019 (kap. 5622, post 85).

Under vegformål er det gjort disse endringane på grunn av koronapandemien:

- om lag 1 mrd. kr til vedlikehald av riksveggar m.a. til aktivitetsretta tiltak (kap. 1320, post 22)
- reduksjon på 10 mill. kr på grunn av redusert kontrollaktivitet (kap. 1320, post 28)
- 247 mill. kr til riksveginvesteringar for å halde aktiviteten oppe (kap. 1320, post 30)
- 285 mill. kr som kompensasjon til riksvegferjedrifta på grunn av bortfall av inntekter (kap. 1320, post 72)
- 105 mill. kr i reduserte inntekter for Statens vegvesen (kap. 4320, postane 01 og 02).

Under jernbaneformål er det gjort desse endringane på grunn av koronapandemien:

- Reduksjon på 10 mil kr til Jernbanedirektoratets drift på grunn av lågare aktivitet (kap. 1352, post 01)
- Reduksjon på 60 mill. kr til Jernbanedirektoratets planlegging på grunn av lågare aktivitet (kap.1352, post 21)

- 1,5 mrd. kr til kjøp av persontransport med tog (kap. 1352, post 70)
- 200 mill. kr til vedlikehald på jernbane til aktivitetsretta tiltak (kap. 1352, post 71)
- 185 mill. kr i utbyttefritak for Vygruppen AS for rekneskapsåret 2019 (kap. 5611, post 85).

Under kystforvaltning er det gjort desse endringane på grunn av koronapandemien:

- 100 mill. kr til vedlikehald til aktivitetsretta tiltak (kap. 1360, post 30)
- 25 mill. kr til tilskot til overføring av gods frå veg til sjø for å halde oppe aktiviteten innan nærskipsfarten etter virusutbrotet
- reduksjon på 230 mill. kr i Kystverkets sektoravgifter (kap. 5577, post 74).

Det er òg løyvd 100 mill. kr i tilskot til kommersielle buss- og båtruter på grunn av smitteverntiltak (kap. 1330, post 71).

Del II
Nærmere omtale av bevilgningsforslagene

4 Nærmere omtale av bevilgningsforslagene

Programområde 21 Innenlands transport

Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.

Utgifter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021	Pst. endr. 20/21
1300	Samferdselsdepartementet	290 862	285 200	291 700	2,3
1301	Forskning og utvikling mv.	163 664	159 400	148 800	-6,7
	Sum kategori 21.10	454 526	444 600	440 500	-0,9

Inntekter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021	Pst. endr. 20/21
4300	Samferdselsdepartementet	618	500	500	0,0
	Sum kategori 21.10	618	500	500	0,0

Bevilgningene under programkategori 21.10 Administrasjon m.m. dekker Samferdselsdepartementets driftsutgifter, kontingenter mv. til internasjonale organisasjoner samt tilskudd. Videre omfatter programkategorien bevilgninger til departementets innsats innen forskning og utvikling mv.

Samlet budsjettforslag for programkategorien er 440,5 mill. kr i utgifter og 0,5 mill. kr i inntekter.

Det foreslås 190,6 mill. kr til departementets driftsbudsjett og 29 mill. kr til kontingenter mv. til internasjonale organisasjoner. Til tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. foreslås 69,1 mill. kr og til samferdselsberedskap 3 mill. kr.

Til forskning og utvikling mv. foreslås det 148,8 mill. kr. Bevilgningen til samferdselsfors-

kning, som er på 134,4 mill. kr, fordeles på transportforskning og Pilot-T.

Nærmere om budsjettforslaget

Samferdselsdepartementets prioriteringer gjøres på grunnlag av de politiske målene gitt ved Stortingets behandling av Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, jf. Innst. 460 S (2016–2017), og i andre proposisjoner og meldinger bl.a. Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei. Reform i veisektoren* og Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor. Reform av jernbanesektoren*, jf. Innst. 362 S (2014–2015) og Innst. 386 S (2014–2015). Prioriteringer innenfor departementets driftsbudsjett følger også av virksomhetsinterne mål fastlagt i bl.a. virksomhetsplanen. Utgangs-

punktet for departementets forskningsinnsats er FoU-strategi for Samferdselsdepartementet 2016–2022.

Mål og prioriteringer innen departementets ansvarsområde realiseres i første rekke ved den politikken som utformes og de bevilgningene som stilles til disposisjon til ulike formål og til underliggende etater. Rapportering og prioriteringer går

frem av omtalene for de ulike fagområdene og øvrige omtaler i budsjettproposisjonen.

Samferdselsdepartementet forvalter statens eierskap i Avinor AS, Vygruppen AS, Nye Veier AS, Norske tog AS, Entur AS og Bane NOR SF. Bane NORs datterselskap Spordrift AS vil bli skilt ut fra foretaket, og staten vil forvalte eierskapet i Spordrift AS fra 1.januar 2021, jf. omtale under Programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
01	Driftsutgifter	187 174	184 800	190 600
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	26 088	28 400	29 000
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	71 500	69 000	69 100
72	Tilskudd til samferdselsberedskap	3 000	3 000	3 000
76	Tilbakebetaling NELS-samarbeidet	3 100		
	Sum kap. 1300	290 862	285 200	291 700

For endringer etter saldert budsjett 2020 vises det til kap. 3.2 i del I.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 190,6 mill. kr til drift av Samferdselsdepartementet som er en økning på 5,8 mill. kr fra saldert budsjett 2020.

Bevilgningen på posten skal dekke lønn og godtgjørelser til ansatte i departementet. Den skal videre dekke driftsutgifter som husleie, anskaffelser av maskiner, IKT, inventar, utstyr, utgifter til tjenestereiser, kompetanseutviklingstiltak og kjøp av konsulenttjenester. Det er også satt av midler til stillingen som samferdselsråd i Brussel.

Den økte bevilgningen skal dekke departementets utgifter når det fra 2021 blir klageinstans for vedtak som Kystverket fatter.

Videre skal økningen dekke Samferdselsdepartementets utgifter til et ekspertutvalg og et eksternt sekretariat for å foreta en ytterligere utredning av miljøtiltak for u-båtvraket av U-864 som ligger utenfor Fedje i Vestland.

Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner

Det foreslås bevilget 29 mill. kr som er om lag samme nivå som saldert budsjett 2020.

Bevilgningen skal finansiere kontingenter til Norges deltakelse i internasjonale organisasjoner og programmer m.m. innen transport.

Samferdselsdepartementet er bl.a. medlem av disse større internasjonale organisasjoner:

- Verdenspostforeningen (UPU)
- Det europeiske jernbanebyrå (ERA)
- Luftfartsorganisasjonene ECAC og ICAO
- Det europeiske byrå for flysikkerhet (EASA)
- Den internasjonale jernbaneorganisasjon (OTIF)
- Den internasjonale organisasjonen for offentlig transport (UITP)
- Det internasjonale transportforum (ITF).

Videre omfatter bevilgningen departementets andel av utgifter til Nordlig Dimensjon Partnerskap for Transport og Logistikk (ND PTL).

16 pst. av kontingenten til UPU blir refundert av Utenriksdepartementet, jf. kap. 4300, post 01.

Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål

Det foreslås bevilget 69,1 mill. kr som i hovedsak er en nominell videreføring av saldert budsjett 2020.

Bevilgningen for 2021 foreslås fordelt med 55 mill. kr til Trygg Trafikk, 3,55 mill. kr til Syklistenes Landsforening, 2,5 mill. kr til ITS Norge, 1,5 mill. kr til Norsk elbilforening, 1 mill. kr til Norsk Hydrogenforum og 0,5 mill. kr til Transportøkonomisk institutt for revisjon av «Trafikksikkerhetshåndboken». Sistnevnte er en økning på 50 000 kr. Videre foreslås det 4 mill. kr til tilskuddsordningen for lokale trafikksikkerhetstiltak og 1 mill. kr til prisen «Årets trafikksikkerhetskommune».

Trygg Trafikk er en landsomfattende, uavhengig organisasjon og et bindeledd mellom det frivillige og offentlige trafikksikkerhetsarbeidet. Organisasjonen er en viktig pådriver i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet og arbeider for å oppnå best mulig trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper, men særlig barn og unge. Trygg Trafikks samfunnsansvar utøves i hovedsak gjennom trafikantrettet trafikksikkerhetsarbeid. Sentrale aktiviteter og tiltak omfatter bl.a. utvikling og distribusjon av opplæringsressurser til barnehager og skoler samt folkeopplysning knyttet til risikoatferd og bruk av sikkerhetsutstyr.

I tillegg til egne inntekter finansieres Trygg Trafikk gjennom statstilskudd og andre tilskudd.

Tilskuddet til Trygg Trafikk i 2019 bidro bl.a. til å videreføre satsingen på økt sikkerhet for ungdom og myke trafikanter, styrke rollen som kompetansesenter for trafikkopplæring av barn og unge samt være tydelige som pådriver og veileder, særlig overfor kommunesektoren. Gjennom ulike aktiviteter og informasjonsarbeid bidro Trygg Trafikk videre til økt sikkerhet for gående og syklende samt sikring av barn i bil.

Trygg Trafikk vil i 2021 videreføre satsingen på å styrke trafikkopplæringen i barnehage og skole, forsterke innsatsen i godkjenningsordningen «Trafikksikker kommune» samt utvikle og sette i gang målrettede tiltak rettet mot risikoatferd og risikogrupper. Eksempler på dette er innsats for sikker gange og sykling, bruk av sikkerhetsutstyr samt pilotprosjekt for unge bilførere som mister førerkortet i prøveperioden. Tilskuddet for 2021 vil utgjøre om lag 57 pst. av Trygg Trafikks inntekter.

Regjeringen har som mål å få flere til å sykle. For å kunne oppnå dette må sykling oppleves som trygt. Økt sikkerhet og opplevd trygghet gir grunnlag for at flere velger sykkel som transport-

middel. Ikke minst gjelder dette i bytrafikk. Det er også viktig å legge til rette for trygge skoleveier slik at flere barn og unge kan sykle til skolen. I arbeidet med å nå målet om å få flere til å sykle, spiller Syklistenes Landsforening en viktig rolle.

Dette er en ideell landsomfattende medlemsforening som bl.a. skal arbeide for økt trafikksikkerhet for syklister. Arbeidet retter seg mot ulike målgrupper. Syklistenes landsforening er bl.a. et informasjons- og rådgivingscenter for syklister, kommuner, bedrifter og skoler. Den kan med sin kompetanse om bl.a. trafikksikkerhet også gi faglige innspill til myndighetene. Tilskuddet fra staten skal bidra til å utvikle foreningens kompetanse om sykkel som transportmiddel, bl.a. innen trafikksikkerhet, fremkommelighet og miljø.

I 2019 utviklet Syklistenes Landsforening sammen med NAF, Trygg Trafikk og Norges Cycleforbund *sykkeldyktig.no* som er en portal for sykkelopplæring i grunnskolen. Portalen skal bl.a. inspirere, motivere og hjelpe lærere til å undervise i sykkelferdigheter, trafikkkunnskap og trafikksikkerhet. Foreningen gjennomførte også flere kampanjer rettet mot ulike målgrupper, som «Hjertesone», «Synlig syklist», «Sykkelens dag» samt et samarbeid med Bring om å utstyre tungbiler med blindsonedetektorer. Syklistenes Landsforening har også arrangert flere kurs, f.eks. sykkelkurs for kvinner med minoritetsbakgrunn og for voksne samt elsykkelkurs for eldre.

I 2021 vil Syklistenes Landsforening bl.a. arbeide med bistand og veiledning til elsyklister. I tillegg vil de arbeide med prosjektet «Sykkelvennlig arbeidsplass». Gjennom prosjektene «Sykkelvennlig skole», «Sykkeldyktig.no» og «Hjertesone» vil foreningen bistå kommuner og skoler til å legge til rette for at flere skoleelever kan sykle.

Bruk av ITS (Intelligente Transportsystemer) er et viktig bidrag for å oppnå regjeringens transportpolitiske mål, herunder trafikksikkerhet. ITS Norge er en medlemsforening for aktører knyttet til mobilitets- og transportbransjen og arbeider for bedre samordning, bruk og utvikling av ITS-tjenester i transportsektoren.

Tilskuddet til ITS Norge i 2019 bidro til at foreningen kunne være en pådriver for utviklingen av intelligente transportsystemer og en møteplass og arena for erfaringsutveksling og kunnskapsspredning.

ITS Norge vil i 2021 drive kompetanseoppbygging, stimulere til prosjektutvikling, industrialisering, forsknings- og piloteringsinnsats, arrangere konferanser og seminarer, drive faggrupper og formidle kunnskap og informasjon om ITS.

Norsk elbilforening er en medlemsorganisasjon med formål å fremme elektrisk mobilitet med energieffektive kjøretøy drevet av elektrisitet fra fornybare energikilder. Foreningen har over 75 000 medlemmer, i hovedsak privatpersoner. På internasjonalt nivå bidrar foreningen med å spre kunnskap om elbilpolitikk og hvordan en slik politikk kan fremme elbiler i bilmarkedet.

Tilskuddet i 2019 bidro bl.a. til foreningens arbeid som kunnskapsformidler.

Norsk hydrogenforum er en ideell organisasjon som skal fremme de miljømessige fordelene ved å bruke hydrogen som energibærer. Organisasjonen har medlemmer fra norsk industri, universiteter og forskningsinstitutter samt andre organisasjoner med interesse for hydrogen. Den arbeider for å vise mulighetene for bruk av hydrogen ved å spre informasjon og ved å oppmuntre og stimulere til forskning og innovasjon på hydrogenteknologi.

I 2021 vil tilskuddet både til Norsk elbilforening og Norsk hydrogenforum gå til drift av foreningene og bidra til at de kan fortsette arbeidet som kunnskapsformidlere nasjonalt og internasjonalt.

Transportøkonomisk institutt har redaktøransvaret for «Trafikksikkerhetshåndboken» som er gratis tilgjengelig på internett. Håndboken gir en oversikt over aktuell kunnskap om virkninger av 148 trafikksikkerhetstiltak, bl.a. om hvor effektive tiltakene er for å redusere ulykker eller skader ved ulykker. I 2019 ble tilskuddet brukt til å revidere kapitler, og ytterligere kapitler vil bli revidert i 2021. Oppdatert informasjon om effekter av tra-

fikksikkerhetstiltak er vesentlig i utformingen av trafikksikkerhetsarbeidet, og det er lagt opp til at ingen kapitler skal være eldre enn fire til fem år.

Tilskuddsordningen for lokale trafikksikkerhetstiltak skal bidra til å styrke lokalt trafikksikkerhetsarbeid i regi av kommuner og frivillige organisasjoner mv. I 2019 ble det tildelt tilskudd på til sammen 4 mill. kr til 26 ulike tiltak i regi av kommuner, organisasjoner og andre aktører. Tiltakene omfatter mindre infrastrukturtiltak og trafikantrettede tiltak.

Prisen «Årets trafikksikkerhetskommune» skal fremheve og hedre kommuner som har utmerket seg i lokalt trafikksikkerhetsarbeid, og som kan inspirere andre kommuner til økt innsats. Prisen ble i 2019 tildelt Nord-Aurdal kommune, mens Rollag kommune fikk den i 2020.

Post 72 Tilskudd til samferdselsberedskap

Det foreslås bevilget 3 mill. kr som er en nominell videreføring av bevilgningen for 2020.

Formålet med tilskuddet er å støtte ulike aktørers finansiering av utgifter til sikkerhets- og beredskapsarbeid som bidrar til å styrke samfunnsikkerheten i samferdselssektoren. Retningslinjene for tilskuddsordningen ble oppdatert våren 2020. Målgruppen er Samferdselsdepartementets underliggende selskaper og foretak.

I 2019 dekte bevilgningen utgifter som Avinor AS hadde til risiko- og sårbarhetsanalyser, beredskapsplanlegging og øvelser samt selskapets utgifter til kjøp av varslingstjeneste for vulkansk aske.

Kap. 4300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2019	budsjett 2020	
01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	618	500	500
	Sum kap. 4300	618	500	500

Post 01 Refusjon fra Utenriksdepartementet

Enkelte bidrag til internasjonale organisasjoner kan i samsvar med statistikkdirektivene til OECD/DAC (Development Assistance Commit-

tee) godkjennes som offisiell utviklingshjelp (ODA). Inntektsanslaget for 2021 på 0,5 mill. kr gjelder 16 pst. av bidraget til Verdenspostforeningen.

Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	13 714	14 500	14 400
50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	149 950	144 900	134 400
	Sum kap. 1301	163 664	159 400	148 800

Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.

Det foreslås å bevilge 14,4 mill. kr til Samferdselsdepartementets ordinære utredningsvirksomhet som er en nominell videreføring fra saldert budsjett 2020.

I 2021 vil bevilgningen gå til å gjennomføre flere utredningsprosjekter. Slike prosjekter er avgjørende som kunnskapsgrunnlag for departementets politikkkutforming. Resultatene fra flere utredningsprosjekter publiseres, bl.a. på departementets nettsider.

I 2019 ble det gjennomført flere utredningsprosjekter, bl.a. de som er omtalt under.

For å følge opp Stortingets anmodningsvedtak nr. 108, pkt. 9 fra sesjonen 2016–2017 om å utrede satellittbasert veiprisering for tungtransport har departementet i samråd med Finansdepartementet og Klima- og miljødepartementet fått utredet dette. Rapporten ble lagt frem våren 2020. Samferdselsdepartementet vil sammen med de andre berørte departementene vurdere saken og komme tilbake til dette.

På oppdrag fra departementet har Menon, TØI og DNV GL utarbeidet en rapport om beregninger av klimatiltak for godstransport, der det særlig ses på merkostnader knyttet til null- og lavutslippsteknologi for vei- og sjøtransport.

Samferdselsdepartementet finansierer Statistisk sentralbyrås prosjekt «Samferdsel og miljø». Oppdraget i 2019 gikk bl.a. ut på å utarbeide indikatorer for klimagassutslipp fra vei, jernbane og luftfart. Utslippene måles mot transportarbeidet, dvs. i personkilometer og tonnkilometer. Statistisk sentralbyrå har også publisert aktuelle artikler om samferdsel og miljø på sine nettsider.

I dag er det ingen systematisk datainnsamling om rus- og legemiddelbruk i eksisterende lokale traumeregistre, og ev. informasjon i pasientjournaler om rus eksporteres ikke i det datasett som går til Det nasjonale traumeregister (NTR). Det er

derfor store mørketall i sammenhengen mellom rus og traumer. Samferdselsdepartementet delfinansierte i 2018–2019 prosjektet «Rusmiddel- og legemiddelbruk som risikofaktorer for alvorlige ulykker (Rus og Traume)». Det er et delprosjekt i en stor nasjonal studie der Universitetet i Oslo har ansvaret for å koordinere forskningen og lede prosjektet. Hovedstudien startet 1. mars 2019 og ble avsluttet 29. februar 2020. Blodprøver fra nær 6 000 pasienter ble mottatt for analyse av alkohol, narkotika og sløvende legemidler. Forskningsdatabasen vil først være klar når samlede data kobles til kliniske data i nasjonalt traumeregister i løpet av 2020. Preliminære resultater etter seks måneder viste at over 30 pst. av de skadde pasientene hadde alkohol, narkotika eller psykoaktive (trafikkfarlige) legemidler i blodet. Omtrent halvparten av disse pasientene var skadet i veitrafikkulykker.

Post 50 Samferdselsforskning

Det foreslås å bevilge 134,4 mill. kr. Dette er en reduksjon på 10,5 mill. kr fra saldert budsjett 2020.

Samferdselsdepartementet er ett av flere departementet som skal dekke kontingent til Norges deltakelse i EUs rammeprogram for forskning og innovasjon, Horisont Europa. Det er derfor rammeoverført 8 mill. kr til Kunnskapsdepartementets kap. 288 Internasjonale samarbeidstiltak, post 73. Det vises til nærmere omtale i Prop. 1 S (2020–2021) for Kunnskapsdepartementet.

Ordningen med strategiske instituttsatsinger (SIS) ved miljøinstituttene er avvirket. Midlene skal i stedet inngå i grunnbevilgningen til de aktuelle instituttene. Det er tidligere bevilget midler til SIS-ordningen ved Transportøkonomisk institutt over kap. 1301, post 50. Klima- og miljødepartementets er ansvarlig departement for miljøinstituttene, og 6,2 mill. kr er rammeoverført til kap. 1410, post 50. Det vises til nærmere omtale i Prop.

1 S (2020–2021) for Klima- og miljødepartementet.

I 2021 settes det av 72,4 mill. kr til transportforskning og 62 mill. kr til Pilot-T. Midlene til transportforskning går til Norges Forskningsråd, mens midlene til Pilot-T fordeles mellom Forskningsrådet og Innovasjon Norge.

Bevilgningen bidrar til å nå de overordnede målene for transportpolitikken, slik disse er uttrykt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Forskning, utvikling og innovasjon er avgjørende for at mulighetsrommet i transportsektoren økes. Gjennom forskning, utvikling og innovasjon blir tilgangen på nye løsninger bedre, og vi får mulighet til å bruke teknologi slik at vi får mest mulig transport for pengene. Dette vil bidra til en transportsektor med god fremkommelighet, bedre sikkerhet og lavere utslipp til en lavest mulig kostnad.

Samferdselsdepartementets bevilgning vil også bidra til å nå regjeringens overordnede mål for forskningspolitikken slik disse er uttrykt i Meld. St. 4 (2018–2019) *Langtidsplan for forskning og høyere utdanning 2019–2028*:

- styrket konkurransekraft og innovasjonsevne
- møte store samfunnsutfordringer
- utvikle fagmiljøer av fremragende kvalitet.

Langtidsplanen inneholder tiårige mål og prioriteringer og tre opptrappingsplaner for perioden 2019–2022. For nærmere omtale av regjeringens forslag til oppfølging av langtidsplanen i 2021 og den samlede FoU-innsatsen, se del III, kap. 5, i Prop. 1 S (2020–2021) for Kunnskapsdepartementet.

Norges Forskningsråd er en sentral aktør i det norske forsknings- og innovasjonssystemet og et viktig virkemiddel for å nå regjeringens forskningspolitiske mål. Regjeringen har fastsatt følgende fem mål for Forskningsrådet:

- økt vitenskapelig kvalitet
- økt verdiskaping i næringslivet
- møte store samfunnsutfordringer
- et velfungerende forskningssystem
- god rådgiving.

Målene er felles for alle departementene. Kunnskapsdepartementet har i samarbeid med departementene og Forskningsrådet utarbeidet et styringssystem for styringen av Forskningsrådet.

Samlet måloppnåelse for Norges Forskningsråds virksomhet i 2019 er omtalt i Kunnskapsdepartementets budsjettproposisjon for 2021.

Pilot-T

I Nasjonal transportplan 2018–2029 beskrives det nærmere hvordan ny teknologi gir bedre muligheter til å nå målene for transportpolitikken. Der beskrives det også hvordan nye mobilitetsløsninger er et marked i betydelig vekst internasjonalt. Det er behov for en forsterket satsing på forskning, innovasjon og pilotering i transportsektoren for å utnytte dette potensialet.

Ordningen Pilot-T skal bidra til at nye løsninger raskere tas i bruk innen transportsektoren og for at norske aktører kan være med i konkurransen om å levere nye mobilitetsløsninger for sektoren. Pilot-T forvaltes av Norges Forskningsråd og Innovasjon Norge. Ordningen innrettes i tråd med det alminnelige gruppeunntaket i EØS-reglene for statsstøtte.

Erfaringene fra utlysningene i 2018 og 2019 viser at Pilot T treffer næringslivet svært godt. Ordningen har vist seg å være et godt virkemiddel for å mobilisere næringslivet med mål om å få gode transportløsninger raskt over i anvendelse gjennom å utvikle og teste/pilotere teknologier og forretningsmodeller. Kvaliteten på søknadene har vært høy, og antall søkere er langt høyere enn tidligere års utlysninger rettet mot transportrelatert næringsliv. Dette viser at tiltaket treffer nye kunnskapsmiljøer og aktører. Midler fra Pilot-T gikk i 2019 bl.a. til forskning på mikromobilitet (mindre transportmidler med lav hastighet/kort rekkevidde, f.eks. el-sparkey sykler mer effektiv innhenting av data som viser hvor de kollektivreisende befinner seg og trygghetsmetodikk for satellittbasert landingssystem for fly.

Transportforskning

Vedlikehold, drift, investeringer og utvikling av transportsystemet må skje på bakgrunn av kunnskap. Det er viktig med kunnskap om utviklingstrekk som f.eks. befolkningsutvikling, bosetting, nærings- og handelsmønstre og utvikling i behov for mobilitet. Samtidig er det viktig at kunnskapen bidrar til gode beslutninger og en effektiv forvaltning av transportsystemet. Forskning skal bidra til kunnskap om rammene for et godt transportsystem, til et godt og kunnskapsbasert beslutningssystem og til innovasjon som møter samfunnsproblemer. Utvikling av teknologi knyttet til digitalisering og klima kan bidra til omstilling til lavutslippssamfunnet, men også til å fremme verdiskaping.

Programmene Transport 2025, ENERGIX og SAMRISK II skal bidra til å nå målene innen

departementets ansvarsområde. Transport 2025 finansieres hovedsakelig av Samferdselsdepartementet, mens ENERGIX og SAMRISK II også mottar midler fra andre departementer.

Transport 2025 finansierer forskning, innovasjon og pilotering innenfor transportområdet. Hovedmålet er å bidra til kunnskap, kompetanse og innovasjon for effektive, sikre og bærekraftige transportløsninger for fremtiden. Målet med ENERGIX er å støtte en langsiktig og bærekraftig utvikling av energisystemet og bidra til at en oppnår et konkurransedyktig norsk næringsliv i omstillingen til lavutslippssamfunnet. SAMRISK II skal gi ny kunnskap og forståelse om farer og trusler mot samfunnets evne til å opprettholde viktige samfunnsfunksjoner og ivareta borgernes liv, helse og grunnleggende behov under ulike former for store påkjenninger. I tillegg inngår transportforskning i andre av Forskningsrådets programmer, bl.a. i Maritim virksomhet og offshore operasjoner (MAROFF), IKTPLUSS, FORNY, KLIMAFORSK, SkatteFUNN og Brukerstyrt innovasjonsarena (BIA).

Norges Forskningsråds utbetalinger til forskning som er relevant for transportsektoren, var i 2019 på totalt 418 mill. kr. Dette er vesentlig høyere enn det som bevilges over Samferdselsdepartementets budsjett, noe som viser at transport-

forskning har god uttelling i bredere programmer. Prosjektporteføljen viser stor tematisk bredde med prosjekter som bl.a. dreier seg om ny teknologi, forretningsmodeller, person-, kollektiv- og godstransport samt transportsikkerhet. Innenfor transportforskning har prosjektporteføljen særlig økt innen IKT, f.eks. for C-ITS (samvirkende intelligente transportsystemer), optimalisering av trafikkstyring, smarte transportløsninger og -tjenester. Hovedtyngden av prosjektene har vært innen delområdene klima og miljø og energi og lavutslipp. Dette omfatter bl.a. biodrivstoff (der kjemiske og biologiske konverteringsteknologier er det største området), batteri og hydrogen.

Samferdselsdepartementet fikk i 2019 gjennomført en strategiprosess knyttet til FoU (forskning, utvikling og innovasjon) – Transport 21 – som grunnlag for videre innretning av FoU-innsatsen innen transportfeltet. Formålet med strategien er å identifisere og prioritere nødvendig kunnskap for å utvikle en bærekraftig transport som møter behovene i samfunnet på kort og lang sikt, og som legger til rette for en bedre transportpolitikk og næringsutvikling i sektoren. Samferdselsdepartementet legger opp til å omtale strategien nærmere i Nasjonal transportplan 2022–2033.

Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Utgifter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021	Pst. endr. 20/21
1310	Flytransport	665 605	718 100	690 000	-3,9
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	44 962	29 800		-100,0
1313	Luftfartstilsynet	230 086	245 500	254 500	3,7
1314	Statens havarikommisjon	80 778	84 900	88 000	3,7
	Sum kategori 21.20	1 021 431	1 078 300	1 032 500	-4,2

Inntekter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021	Pst. endr. 20/21
4312	Avinor AS	444 370	444 400	444 400	0,0
4313	Luftfartstilsynet	145 740	148 500	158 200	6,5
5619	Renter av lån til Avinor AS	30 407	22 200	19 200	-13,5
5622	Aksjer i Avinor AS	584 900	208 000		-100,0
	Sum kategori 21.20	1 205 417	823 100	621 800	-24,5

Luftfarten er en sentral del av det norske transportnett. Den er spesielt viktig for store deler av distriktene og en forutsetning for verdiskaping i hele landet. Regjeringen vil sikre at Norge har en god og fremtidsrettet infrastruktur for luftfart. Regjeringen ønsker en konkurransedyktig norsk luftfartsnæring.

Regjeringen vil være en pådriver for forpliktende internasjonalt samarbeid om å redusere luftfartens miljøbelastning. Den vil også legge til rette for bl.a. økt bruk av biodrivstoff og bruk av null- eller lavutslippsteknologier i fly.

Regjeringen vil sørge for gode og rettfærdige rammevilkår for ikke-statlige flyplasser. Videre vil den legge til rette for at kommuner og private kan

delta i utvikling av og rundt flyplasser og bidra til økt eksport av sjømat og annen frakt fra norske lufthavner.

Samferdselsdepartementets virkemidler innen luftfart omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon, eierstyring av Avinor AS og kjøp av flytransport-tjenester.

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for å føre tilsyn med sikkerheten i norsk sivil luftfart. Statens havarikommisjon undersøker ulykker og hendelser innen luftfarten, ulykker og alvorlige hendelser innen veitrafikk og jernbane, herunder sporveier og T-bane, sjøulykker og arbeidsulykker om bord på skip. Fra 1. juli 2020 er den også

undersøkelingsmyndighet for ulykker og alvorlige hendelser i forsvarssektoren. Avinor AS har ansvaret for 43 sivile lufthavner med rutetrafikk, og leverer flysikringstjenester til både sivil og militær luftfart gjennom datterselskapet Avinor Flysikring AS.

Departementet følger opp målene som er gitt på luftfartsområdet i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, jf. Innst. 460 S (2016–2017). Avinor følges opp i tråd med Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping (eierskapsmeldingen)*, samt Meld. St. 30 (2016–2017) *Verksemda til Avinor*, jf. Innst 430 S (2016–2017).

Samlet forslag til bevilgning til luftfartsformål er vel 1 mrd. kr. Det foreslås å bevilge 690 mill. kr til kjøp av flytransport, mens det til drift av Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon foreslås til sammen 342,6 mill. kr.

Koronapandemien

Koronapandemien påvirker luftfarten sterkt. Det er derfor satt i verk en rekke tiltak for å motvirke de negative effektene. I kap. 3.2 i del I er det en oversikt over endringer i bevilgningene etter saldert budsjett 2020 bl.a. til kjøp av innenlandske flyruter. I tillegg har flyselskapene fått fritak fra å betale lufthavnavgifter til Avinor. Fritaket for passasjeravgift og sikkerhetsavgift gjaldt fra 13. mars og ut juni, mens fritaket for startavgift gjelder fra 13. mars og ut oktober.

Som følge av pandemien har en stor del av Avinors inntekter falt bort. Oversikten i kap. 3.2 i

del I viser tiltak overfor Avinor. Samferdselsdepartementet ønsker å legge til rette for omstilling og langsiktig lønnsomhet i Avinor. Dersom det tar lang tid før Avinors inntekter fra passasjertrafikken tar seg opp igjen, kan det bli behov for ytterligere tiltak i 2021.

Resultatrapport 2019

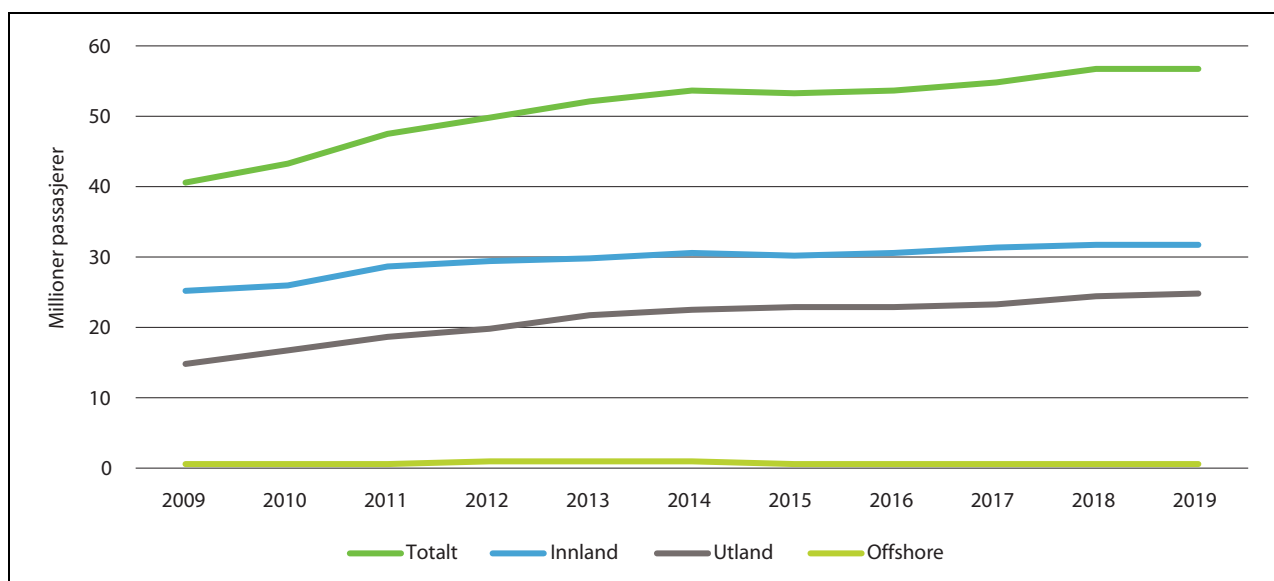
Trafikkutvikling

Målt i antall passasjerer økte trafikken med 0,3 pst. fra 2018. Totalt ble det registrert 56,8 mill. terminalpassasjerer på norske flyplasser, fordelt med 31,6 mill. innenriks, 24,5 mill. til og fra utlandet og 0,6 mill. til og fra offshore oljeinstallasjoner på kontinentalsokkelen. Prosentvis innebærer dette at innenlandstrafikken ble redusert med 0,5 pst., mens utlandstrafikken og offshoretrafikken økte med henholdsvis 1,1 og 12,2 pst.

I perioden 2009–2019 økte antallet flypassasjerer ifølge Avinor med 40 pst. Innenlandstrafikken var 26 pst. høyere i 2019 enn i 2009, mens utlandstrafikken var 67 pst. høyere. Antallet passasjerer til og fra sokkelen var 5 pst. høyere i 2019 enn i 2009.

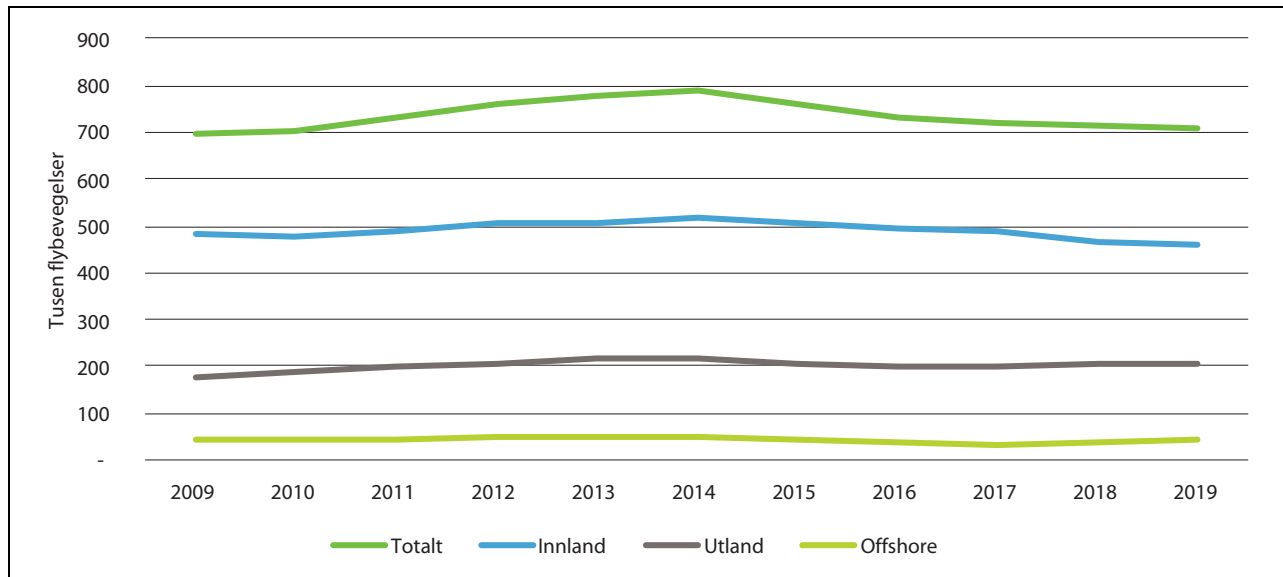
Ifølge Avinor gikk antall kommersielle flybevegelser (avganger og landinger) ved norske flyplasser i 2019 ned med 1 pst. fra 2018. Innenlands var nedgangen på 3,8 pst., mens det var en økning på 4,8 pst. utenlands. Antall offshore helikopterflyginger økte med 12,5 pst.

Totalt økte antall kommersielle flybevegelser med 1,4 pst. fra 2009 til 2019. Innenlands var antallet flybevegelser 5,8 pst. lavere enn i 2009, mens



Figur 4.1 Passasjerutvikling ved norske flyplasser 2009–2019

Kilde: Avinor AS



Figur 4.2 Utvikling i antall flybevegelser ved norske flyplasser 2009–2019

Kilde: Avinor AS

de til og fra utlandet økte med 7,6 pst. Antallet flybevegelser til og fra sokkelen var 4,1 pst. lavere i 2019 enn i 2009.

Flyplasser

Etter en konkurranse om tjenestekonsesjon overførte Avinor i mai 2019 driften av Haugesund lufthavn til den lokale aktøren Lufthavndrift AS for en periode på 20 år. Avinor eier fortsatt lufthavnen og leier den ut til selskapet, jf. Prop. 31 S (2016–2017) *Endringer i statsbudsjettet 2016 under Samferdselsdepartementet* og Innst. 129 S (2016–2017).

Flysikring

Avinor Flysikring AS er et heleid datterselskap i Avinor AS underlagt reguleringer fra Samferdselsdepartementet. Selskapet er utpekt leverandør for underveistjenesten frem til 2024. Det er åpnet for konkurranse for tårn- og innflygingskontroll i Norge, jf. Meld. St. 30 (2016–2017) *Verksemda til Avinor* og Innst. 430 S (2016–2017). Avinor gjennomførte en anbudskonkurranse i 2019, og det spanske selskapet Saerco overtok våren 2020 lufttrafikk-tjenesten ved Kristiansand lufthavn og Ålesund lufthavn fra Avinor Flysikring AS.

Avinor Flysikring utvikler fjernstyrte tårn i samarbeid med Avinor AS og Kongsberg Defence & Aerospace med mål om å innføre fjernstyrt tårntjeneste på 15 flyplasser fra et sentralisert tårnsenter i Bodø. Prosjektet nådde en viktig mile-

pæl 19. oktober 2019 da Røst lufthavn ble den første lufthavnen som ble godkjent av Luftfartstilsynet for fjernstyrt tårndrift.

Sikkerhet

Luftfartstilsynet gjennomførte i 2019 alle lovpålagte tilsyn. Sikkerhetsnivået i norsk luftfart er etter Luftfartstilsynets vurdering akseptabel. Vurderingen er basert på statistikk, rapportering av hendelser og ulykker, tilsynsvirksomhet og øvrige analyser. Luftfartstilsynet arbeidet i 2019 med å videreutvikle risikobasert tilsyn, bl.a. vet å utarbeide risikoprofiler.

Det ble avdekt flere security-avvik på lufthavnene i 2019 enn de to foregående årene. Samme type avvik går igjen. Det har ført til at Luftfartstilsynet har hatt særskilt oppfølging av lufthavnene gjennom økt tilsynsaktivitet, kompetansebygging og veiledning av aktørene.

Luftfarten blir stadig mer global og kompleks, bl.a. ved at tilsynsobjektene etablerer baser og virksomhet i flere land. Det er derfor et økt behov for samarbeid mellom flere lands myndigheter. Luftfartstilsynet bidrar i arbeidet med en felles-europeisk standardisering. Dette legger til rette for like konkurransevilkår og et akseptabelt sikkerhetsnivå. Luftfartstilsynet var i 2019 i dialog med andre europeiske luftfartsmyndigheter for å se på muligheten for å innlede et tettere samarbeid og inngå samarbeidsavtaler.

Antall droneoperatører økte også gjennom 2019. Den sterke veksten innen dronevirksom-

heten har medført økt behov for å styrke sikkerhetsarbeidet og legge til rette for sikker integrering av droner i luftrommet. Luftfartstilsynet samarbeider med de andre nordiske landene for å harmonisere arbeidet med å implementere nytt felles-europeisk regelverk og har god kommunikasjon med markedet og sender jevnlig ut sikkerhetsbrev til brukerne.

Luftfartstilsynet mener at flysikkerheten innen privatflyging kan og må bli bedre. I 2019 fastsatte derfor tilsynet flysikkerhetsmål også for dette segmentet.

Klima og miljø

Ifølge Statistisk sentralbyrås siste offisielle tall tilsvarte klimagassutslippene fra all innenriks luftfart om lag 2,5 pst. av samlede innenriks utslipp i 2018 (om lag 1,3 av totalt 52 mill. tonn CO₂-ekvivalenter). Klimagassutslippene fra utenrikstrafikken, dvs. fra salg av drivstoff på norske flyplasser til fly med første destinasjon i utlandet, er beregnet av Statistisk sentralbyrå og Miljødirektoratet til å ha vært 1,65 mill. tonn CO₂-ekvivalenter i 2018. Utslippene fra innenrikstrafikken var omtrent på samme nivå som i 2017, mens det var en reduksjon i utslippene fra utenrikstrafikken.

Klimagassutslippene fra luftfarten globalt står for om lag to pst. av de totale CO₂-utslippene. Som et bidrag til å nå målet om karbonnøytral vekst i internasjonal luftfart vedtok FNs luftfartsorganisasjon, ICAO, på sin generalforsamling i oktober 2016 å etablere en global markedsbasert mekanisme for kjøp av utslippsreduksjoner fra andre sektorer, CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). De første seks årene vil det være frivillig å delta. 88 stater, bl.a. Norge og 43 andre europeiske land, har meldt at de vil delta i frivillig fase fra 1. januar 2021.

Kjøp av utslippsreduksjoner skal komme i tillegg til andre miljøtiltak som mer effektive flymotorer, nye fly, teknologiutvikling, mer direkte ruteføringer, grønne landinger og utvikling av alternativt bærekraftig biodrivstoff. Luftfartsmyndighetene har i nært samarbeid med miljømyndighetene vært aktive i det internasjonale miljøarbeidet knyttet til utvikling av ICAO CORSIA og i ICAOs miljøkomite CAEP (Committee on Aviation Environmental Protection).

ICAO vedtok på generalforsamlingen i 2019 at det skal settes i gang arbeid med sikte på å fastsette et nytt langsiktig mål for den internasjonale luftfarten på generalforsamlingen i 2022.

Staten som eier forventer at Avinor driver sin virksomhet på en ansvarlig måte, bl.a. at selskapet arbeider for å redusere sitt klima- og miljøavtrykk. Avinor har en miljøstrategi og miljømål for virksomheten og har gjennomført en rekke tiltak bl.a. mot utslipp til vann og grunn, støy og klimagassutslipp. Selskapet samarbeider med flyselskapene om å redusere klimagassutslipp fra flytrafikken. Elektrifisering av luftfarten og økt bruk av bærekraftig jet biodrivstoff er sentrale elementer i dette arbeidet. Drivstoffet som tilbys flyselskapene på Oslo lufthavn og Bergen lufthavn, er innblandet et begrenset volum biojetdrivstoff. Det ble innført et omsetningskrav på 0,5 pst. avansert biodrivstoff til luftfart fra 1. januar 2020.

Luftfartstilsynet har deltatt i arbeidet med å redusere støybelastningen fra fly og helikoptre, ved å bidra i ICAO og EASAs arbeid med helikopterstøy og i ICAOs arbeid med støy fra supersoniske fly.

Samfunnssikkerhet

Luftfartstilsynet fører bl.a. tilsyn med at reglene som skal forebygge anslag mot sikkerheten i luftfarten overholdes.

Luftfartstilsynet og Avinor fulgte også i 2019 opp mål og prioriteringer fra Samferdselsdepartementets *Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren*.

Oppfølging av klimaendringene er ett av flere prioriterte områder for Avinor. Selskapet har utviklet interne standarder for f.eks. terminalbygg og annen infrastruktur, som skal sikre at det er en god balanse mellom investering og drift. Sikker og stabil drift er ett av fundamentene Avinor bygger sin virksomhet på. Dette innebærer bl.a. å prioritere forebyggende vedlikehold på kritiske elementer samt å etablere parallelle funksjoner og systemer der det vurderes som nødvendig.

Avinor prioriterte i 2019 bl.a. arbeidet med å oppdatere et styringssystem for forebyggende sikkerhet. Videre satte Avinor i verk et program for å styrke intern kompetanse og håndteringsevne av innsidetrusselen. Programmet skal sikre utvikling av en organisasjonskultur der alle medarbeidere, og ledere spesielt, skal være oppmerksom på en mulig utvikling av slike trusler.

I 2019 utarbeidet Luftfartstilsynet en scenario-basert risikovurdering for luftfarten. Den inneholder en overordnet beskrivelse av utviklings-trekk innen sårbarhet og trussel i luftfarten globalt og nasjonalt samt en nærmere analyse og rangering av en del aktuelle scenarioer. Risikovurderingen kan bidra til økt forståelse for hvorfor ulike

sikkerhetstiltak til enhver tid må være innført i luftfarten som en grunnsikring. Rangeringen av scenarier gir også et grunnlag for mer målrettet tilsynsaktivitet.

Kartlegging av luftfartsaktørenes arbeid med digital sikkerhet viser at det fortsatt er viktig med bevisstgjøring, erfaringsdeling, preventive tiltak og egen evne til å håndtere hendelser.

Dagens europeiske sikkerhetsregelverk innen luftfart har i varierende grad regler og krav direkte knyttet til digital sikkerhet. EASA (European Union Aviation Safety Agency) har utarbeidet et nytt regelverk knyttet til cyber security. Dette ble sendt på høring i juni 2019. Regelverket er funksjonsbasert og vil stille krav både til Luftfartstilsynet som ansvarlig myndighet og til de fleste kategorier luftfartsaktører med kommersiell virksomhet. EASA har anslått at regelverket vil bli vedtatt i slutten av 2021.

Statens havarikommisjon

Undersøkelsene til Statens havarikommisjon skal bidra til å forbedre sikkerheten og forebygge ulykker innen luftfart, veitrafikk, jernbane og sjø samt i forsvarssektoren.

I 2019 offentliggjorde havarikommisjonen 40 rapporter. I tillegg til sikkerhetsfunn som er påpekt i rapportene, ble det gitt 50 sikkerhetstilråding. Gjennom undersøkelsene i 2019 har havarikommisjonen bidratt med kunnskap til det nasjonale risikobildet. Spesielt gjelder dette første fase av undersøkelsen etter kollisjonen mellom KNM Helge Ingstad og tankskipet Sola TS og rapporten etter kartleggingen av fritidsbåtulykker. Andre viktige bidrag har vært rapporten om sikkerhet for bussførere, rapporten om svakheter ved kontroll og vedlikehold av innleide kjøretøy på jernbanen og rapportene om innenlands helikoptervirksomhet. Det er også gjennomført en rekke forundersøkelser som bidrar til økt kunnskapsgrunnlag.

Utfordringer, mål og prioriteringer 2021

Lange avstander, spredt bosetning og en plassering i utkanten av Europa gjør at befolkning og næringsliv i Norge er avhengig av flytransport for å kunne reise raskt og effektivt. Det skal være attraktivt for flyselskapene å drive virksomhet i Norge, og flyselskapene skal ha rammevilkår som legger til rette for at det meste av flyrutetilbudet innenlands kan videreføres på kommersielle vilkår. Det er viktig at det tilbys et landsdekkende

rutenettverk i Norge med mulighet til gjennomgående reiser.

Koronapandemien rammer luftfarten hardt. Det er usikkert hvor lenge situasjonen vil vare, og det er ventet at de fremtidige konsekvensene vil være betydelige. Prognosene for luftfarten er ikke entydige, men det kan legges til grunn at det vil ta lang tid før luftfartsmarkedet stabiliseres, og at det er usikkert hvordan en fremtidig markedssituasjon vil arte seg. Endrede reisevaner kan bidra til varige, strukturelle endringer i næringen. Regjeringen følger utviklingen nøye.

Den teknologiske utviklingen gir muligheter for sikrere og mer effektiv og miljøvennlig luftfart. Utviklingen kan også medføre endringer i måten aktørene i luftfarten driver sin virksomhet på. Fremveksten av ubemannet luftfart (droner) fører med seg nye luftfartsaktører, behov for nytt regelverk, behov for luftromsorganisering som ivaretar dronesegmentet samt nye tilsynsoppgaver for luftfartsmyndigheten.

Utviklingen mot en mer globalisert luftfart setter større krav til myndighetssamarbeid på tvers av landegrensene, og det vil også kreve avtaler om tilsynsansvar. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet ble konsekvensene for bl.a. flysikkerhet av økt globalisering innen luftfart utredet av et offentlig utvalg som la frem NOU 2019: 22 *Fra statussymbol til allemannseie – norsk luftfart i forandring*. Rapporten har vært på offentlig høring. Utvalgets anbefalinger vil sammen med høringsuttalelsene danne del av grunnlaget for videre politikktutforming på området.

Det er ønskelig med et bredt tilbud av internasjonale reisemål. Samferdselsdepartementet vil søke å sikre likeverdige konkurransebetingelser og -muligheter for de norske flyselskapene som andre europeiske flyselskaper på det internasjonale markedet.

Flyplasser

Avinor utarbeidet høsten 2019 et skisseprosjekt for flytting av Bodø lufthavn med ulike utbyggingsalternativer. En tilpasset ekstern kvalitets-sikring av de ulike utbyggingsalternativene og Avinors egenfinansiering ble ferdigstilt våren 2020. Prosjektet går nå inn i en forprosjektfase. I tråd med tilrådingen fra Avinor og Bodø kommune tar den videre planleggingen utgangspunkt i en samtidig flytting av rullebanen og terminalen. Departementet arbeider videre med å vurdere finansieringsløsninger for byggingen av den nye lufthavna.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 ble det lagt til grunn midler i andre del av planperioden (2024–2029) til bygging av en ny lufthavn i Mo i Rana, forutsatt at resterende beløp dekkes gjennom lokale bidrag. Prosjektet har vært drevet frem av lokale interessenter. For å unngå forsinkelser i framdriften ga Samferdselsdepartementet våren 2020 Avinor i oppdrag å overta ansvaret for den videre planleggingen og utbyggingen av den nye lufthavnen. Samferdselsdepartementet er i dialog med Avinor og de lokale interessentene med sikte på å få en rask framdrift i prosjektet og foreta justeringer i fremdriftsplanen som muliggjør investeringsbeslutning i revidert nasjonalbudsjett 2021.

Departementet har mottatt oppdatert kunnskapsgrunnlag fra Avinor AS om lokaliseringen av en ev. tredje rullebane ved Oslo lufthavn, Gardermoen, og vil i dialog med berørte kommuner ta stilling til hvilken betydning det har for det videre planarbeidet.

Regjeringen vil sørge for gode og rettfærdige rammevilkår for ikke-statlige flyplasser. Ansvaret for tilskudd til ikke-statlige flyplasser overføres fra 2021 til fylkeskommunene som en del av regionreformen, jf. omtale under kap. 1311, post 71.

Flysikring

Flysikringstjenestene finansieres gjennom egne flysikringsavgifter. Tjenestene er ikke fullfinansiert. Tjenesteytingen til de mindre lufthavnene er avhengig av betydelig bidrag fra Avinors kommersielle overskudd, siden avgiftene normalt bare dekker 30 pst. av kostnadene. Flysikringstjenestene for de fire største lufthavnene, og for øvrig for tjenesteytingen i underveisfasen, er ment å skulle fullfinansieres gjennom flysikringsavgiftene. Regulering av tjenesteytingen (for de fire største lufthavnene og underveis) følger av et etablert ytelsessystem/EU-lovgivning forankret i EØS-avtalen. Ambisjonen med ytelsessystemet er bl.a. krav til kostnadseffektivisering, slik at enhetskostnadene reduseres. En ny reguleringsperiode (referanseperiode 3) går fra 2020 til 2024. Arbeidet som ble gjort med å definere ytelsesmål, herunder kostnadseffektiviseringsmål, høsten 2019, er på grunn av koronapandemien langt på vei ikke lenger anvendelig. EU-kommisjonen jobber derfor med et lovgivningsforslag som innebærer at medlemslandene må revidere sine ytelsesplaner tilpasset den drastisk endrede trafiksituasjonen.

I prosessen med å utarbeide og fastsette nye ytelsesplaner for referanseperiode 3, vil departe-

mentet være opptatt av å balansere behovet for investeringer i et nytt trafikkstyringssystem, trafikkprognoser og flyselskapenes behov for kostnadseffektivitet.

I Meld. St. 30 (2016–2017) *Verksemda til Avinor AS* og Innst. 430 S (2019–2020) ble det lagt til grunn at flysikringstjenester skal konkurransesettes. For å følge opp meldingen har Samferdselsdepartementet bl.a. satt i gang en prosess med sikte på å skille eierskapet av Avinor Flysikring AS ut av morselskapet Avinor AS. En slik utskilling blir ansett som en nødvendig betingelse for å sikre tilstrekkelig avstand mellom kjøpere og selgere av flysikringstjenester. På grunn av koronapandemien vil arbeidet med videre konkurransesetting av flysikringstjenester og utskillingen av Avinor Flysikring AS bli satt på vent til luftfartsnæringen har kommet inn i en situasjon der markedene fungerer mer normalt.

Sikkerhet

Regjeringen legger nullvisjonen om ingen drepte og hardt skadde i transportsektoren til grunn for arbeidet med transportsikkerhet. Flysikkerheten i norsk luftfart er generelt høy, og i Nasjonal transportplan 2018–2029 er det et mål å opprettholde og styrke sikkerhetsnivået. Sikkerhetsutfordringene er større for innlands helikopteroperasjoner, allmennflygning og luftsport enn annen kommersiell luftfart.

Koronapandemien har hatt store konsekvenser for luftfartsaktørene både finansielt og operasjonelt. Aktørene har hatt behov for en rekke unntak og dispensasjoner for å opprettholde drift, og dette krever også oppfølging i ettertid fra Luftfartstilsynets side. Tilsynsvirksomhet har blitt utsatt, og etterslepet må tas inn i tiden fremover.

Luftfartstilsynet skal bidra til å videreutvikle sikkerhetskulturen offshore, bl.a. gjennom samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel.

På securityområdet fører Luftfartstilsynet tilsyn med stadig flere virksomheter på ulike områder. Digital sikkerhet (cyber security) blir stadig viktigere. Luftfartstilsynet har satt i gang tilsynsvirksomhet og sikkerhetsdialog med aktørene. Nytt felleseuropeisk luftfartsspesifikt regelverk innen digital sikkerhet vil sannsynligvis gjelde fra 2021.

Luftfartstilsynet skal fortsette arbeidet med å identifisere risiko innenfor de ulike sektorene av luftfarten og jobbe for å redusere risikoen i sammen med operatørene. Tilsynets dialog med aktørene i norsk luftfart om flysikkerhet skal styrkes ytterligere.

Som ledd i oppfølgingen av Norges flysikkerhetsprogram (State Safety Program) utarbeider Luftfartstilsynet en flysikkerhetsplan som skal ta opp særlig viktige utfordringer i norsk luftfart.

Videre skal Luftfartstilsynet legge til rette for teknologisk utvikling innen luftfarten. For å sikre at Norge er i front på viktige områder som f.eks. fjernstyrte tårn og innføring av klimanøytral teknologi må Luftfartstilsynet bygge opp kompetanse.

Arbeidet med tiltak som reduserer risiko for at ruspåvirkede besetningsmedlemmer flyr, vil fortsette i 2021. En ny forordning for operatører som trådte i kraft i august 2020, og politiets utvidelse av rustesting til flere lufthavner har en positiv effekt på den samlede innsatsen fra myndighetene.

Statens havarikomisjon skal utarbeide rapporter om undersøkelser innen tolv måneder etter ulykken. Kompetanse på de viktigste fagområder og god kvalitet gjennom undersøkelses- og forvaltningsprosesser er fortsatt hovedprioriteringer.

Droner

Dronesektoren er fortsatt i sterk vekst. Tall fra bransjeorganisasjonen UAS Norway tilsier at det nå er 460 000 nordmenn som eier en eller flere droner, og at dette antallet er økende.

For å bidra til å følge opp målene i *Norges dronestrategi* fra 2018 og sette Luftfartstilsynet i stand til å følge opp det nye europeiske regelverket som setter en rekke krav til luftfartsmyndigheten og næringen, foreslås det å øke Luftfartstilsynets driftsbudsjett i 2021. Deler av satsingen finansieres ved økte gebyrinntekter. Regelverket legger opp til godkjennings- og tilsynsaktiviteter som anslagsvis vil omfatte opp mot 600 registrerte operatører. Styrkingen av Luftfartstilsynet vil også legge til rette for å drive holdningsskapende og sikkerhetsfremmende arbeid i den øvrige delen av dronesektoren.

Klima og miljø

Samferdselsdepartementet vil i 2021 fortsette arbeidet for å redusere de negative miljøpåvirkningene fra luftfarten. Det meste av klimagassutslippene fra innenriks luftfart og luftfart mellom EØS-land er i dag omfattet av EUs kvotehandelsystem. Innenlands luftfart er i tillegg ilagt CO₂-avgift.

Luftfartens klimautfordringer må løses internasjonalt. Rundt to pst. av globale CO₂-utslipp kommer fra luftfartssektoren, og selv om det nå er mye usikkerhet knyttet til virkningene av koronapandemien og fremtidig vekst i sektoren, er utslippene ventet å øke. ICAO vedtok på generalforsamlingen i 2019 at det skal settes i gang et arbeid med sikte på å fastsette et nytt langsiktig klimamål for den internasjonale luftfarten på generalforsamlingen i 2022. Samferdselsdepartementet vil i samarbeid med Klima- og miljødepartementet bidra til arbeidet for å implementere den globale markedsmechanismen for kjøp av utslippsreduksjoner for internasjonal luftfart, CORSIA. CORSIA innledes med en frivillig fase fra 2021, men det har vært krav om rapportering av utslipp siden 2019. Det er Miljødirektoratet som håndhever markedsmechanismen overfor berørte norske flyselskaper. Samferdselsdepartementet vil følge med på arbeidet i EU med mulige endringer i EUs kvotehandelsystem som følge av den globale markedsmechanismen under ICAO. Europakommisjonen har satt i gang et regelverksarbeid der den vil komme med forslag rundt dette.

Samferdselsdepartementet vil bidra til mer kunnskap om luftfartens klimapåvirkninger globalt gjennom fortsatt støtte til norsk forskerdelaktelse i en arbeidsgruppe om temaet under ICAOs miljøkomité CAEP.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Avinor og Luftfartstilsynet utarbeidet forslag til et program for å legge til rette for introduksjon av elektrifiserte fly i norsk kommersiell luftfart. Det regjeringsoppnevnte utvalget som leverte NOU 2019: 22 *Fra Statussymbol til allemannseie – norsk luftfart i forandring*, gir også anbefalinger knyttet til klima og miljø. Både programforslaget og NOU 2019: 22 har vært på offentlig høring. Rapportene og høringsuttalelsene vil være del av grunnlaget for å utforme klima- og miljøpolitikken på luftfartsområdet.

Luftfartstilsynet og Avinor vil, i samarbeid med relevante aktører, legge til rette for lav- eller nullutslippsfly og mer klimavennlig luftfart.

Luftfarten påvirker miljøet først og fremst gjennom utslipp av klimagasser, men også ved støy og lokal forurensning rundt flyplassene. Både nasjonalt og i internasjonale arbeidsgrupper arbeider Luftfartstilsynet med tiltak for å redusere støybelastningen fra luftfart.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1310 Flytransport

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>	665 605	718 100	690 000
	Sum kap. 1310	665 605	718 100	690 000

For endringer etter saldert budsjett 2020, inkl. tiltak som følge av utbruddet av koronaviruset, vises det til kap. 3.2 i del I.

Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter

Samferdselsdepartementet foreslår å bevilge 690 mill. kr til statlig kjøp av regionale flyruter i 2021. Bevilgningen går til å finansiere drift av regionale flyruter innenlands, jf. oversikter under. Departementet inngår flerårige kontrakter (fire til fem år) for drift av rutene, som tildeles etter åpen konkurranse. Rutene er i hovedsak rettet mot Oslo og Bergen fra Nord-Vestlandet og i Nord-Norge mot nærmeste regionale senter med videre forbindelser til Oslo og andre destinasjoner.

Det kommersielle rutetilbudet på strekningen Harstad/Narvik (Evenes)–Bodø falt bort tidligere i 2020, jf. Prop. 95 S (2019–2020) *Nokre saker om luftfart, veg og post*. Samferdselsdepartementet inngikk i september 2020 ny kontrakt om statlig kjøp for regionale ruteflyginger på denne strekningen for perioden 1. januar 2021–31. mars 2022.

Ruteområder i Nord-Norge med kontrakter som gjelder til 31. mars 2022:

- Ruter mellom Kirkenes, Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest og Alta.
- Hasvik–Tromsø v.v., Hasvik–Hammerfest v.v. og Sørkjosen–Tromsø v.v.
- Lakselv–Tromsø v.v.
- Andenes–Bodø v.v. og Andenes–Tromsø v.v.
- Harstad/Narvik–Tromsø v.v.
- Svolvær–Bodø v.v.
- Leknes–Bodø v.v.
- Røst–Bodø v.v.
- Brønnøysund–Bodø v.v. og Brønnøysund–Trondheim v.v.

- Sandnessjøen–Bodø v.v. og Sandnessjøen–Trondheim v.v.
- Mo i Rana–Bodø v.v. og Mo i Rana–Trondheim v.v.
- Mosjøen–Bodø v.v. og Mosjøen–Trondheim v.v.
- Namsos–Trondheim v.v. og Rørvik–Trondheim v.v.
- Harstad/Narvik–Bodø v.v. (ny rute fra 1. januar 2021).

Ruteområder i Sør-Norge med kontrakter som gjelder til 31. mars 2024:

- Røros–Oslo v.v.
- Førde–Oslo v.v.
- Sogndal–Oslo v.v.
- Sandane–Oslo v.v.
- Ørsta–Volda–Bergen v.v.
- Sogndal–Bergen v.v.
- Sandane–Bergen v.v.

Ordningen med statlig kjøp av flyruter skal overføres til fylkeskommunene som en del av regionreformen, jf. Prop. 84 S (2016–2017) *Ny inndeling av regionalt folkevalt nivå*, jf. Innst. 385 S (2016–2017). Kontrakt for helikopterruten Værøy–Bodø v.v. som gjelder til 31. juli 2024, overføres til Nordland fylkeskommune 1. januar 2021. Tilskuddet til denne ruten er derfor overført til fylkets rammetilskudd, jf. kap. 572 på Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett

Ansvar for de øvrige rutene vil overføres ved utløpet av de gjeldende kontraktene 31. mars 2022 i Nord-Norge og 31. mars 2024 i Sør-Norge. Etter dette vil det være opp til fylkeskommunene å vurdere hvilke ruter som skal inngå i kjøpsordningen og hvor mye som skal brukes til formålet.

Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres</i>	44 962	29 800	
	Sum kap. 1311	44 962	29 800	

Post 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser

Ved behandlingen av Prop. 84 S (2016–2017) *Ny inndeling av regionalt folkevalt nivå*, jf. Innst. 385 S (2016–2017), sluttet Stortinget seg til at ordningen med tilskudd til ikke-statlige flyplasser skulle overføres til fylkeskommunene som en del av

regionreformen. Samferdselsdepartementet har derfor ikke inngått nye kontrakter for perioden etter 2020. Tilskuddet er overført som frie midler til de aktuelle fylkeskommunenes rammetilskudd på Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett.

Kap. 1313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
01	Driftsutgifter	230 086	245 500	254 500
	Sum kap. 1313	230 086	245 500	254 500

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 254,5 mill. kr, som er en økning på 9 mill. kr fra saldert budsjett 2020. Økningen er i hovedsak knyttet til arbeid på området ubemannede luftfartøy (droner), men skal også styrke tilsynets digitaliseringstiltak. Deler av økningen finansieres med gebyrer.

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for sikkerheten i norsk sivil luftfart. En sentral oppgave er å bidra til at aktørene i sivil luftfart oppfyller kravene i gjeldende regelverk på området. I tillegg til å drive godkjenningprosesser fører Luftfartstilsynet tilsyn med bl.a. luftfartøyer, flyselskaper, utdanningsorganisasjoner, verksteder, personell, flyplasser, flysikringstjenester og allmennflyging og med at flypassasjerenes rettigheter blir ivare tatt på en tilfredsstillende måte. Videre arbeider Luftfartstilsynet med å sikre luftfarten mot terror og sabotasje (security), samfunnssikkerhet og beredskap på luftfartsområdet samt helse, miljø

og sikkerhet for flygende personell. Luftfartstilsynet har også en rekke direktoratsoppgaver, bl.a. å utvikle og oppdatere regelverk, informasjonsarbeid overfor aktørene i luftfarten og samfunnet for øvrig samt å yte god service som sakkyndig innenfor luftfartsområdet. Luftfartstilsynet bistår Samferdselsdepartementet i forbindelse med utredninger og andre større saker innenfor luftfarten og er representert i internasjonale organisasjoner på luftfartsområdet med stor betydning for Norge.

For å sette organisasjonen bedre i stand til å utføre nåværende og fremtidige oppgaver skal Luftfartstilsynet i 2021 fortsette med å effektivisere virksomheten. Digitalisering vil være sentralt i dette arbeidet.

Det er overført 1 mill. kr til Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett til prosjektet ved Kartverket for å oppgradere og forbedre kvaliteten på databasen Nasjonalt register for luftfartshinder.

Kap. 4313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
01	Gebyrinntekter	143 985	148 500	158 200
02	Refusjon av diverse utgifter	1 755		
	Sum kap. 4313	145 740	148 500	158 200

Post 01 Gebyrinntekter

Det budsjetteres med 158,2 mill. kr i gebyrinntekter. Økningen gjelder i hovedsak økte gebyrinntekter på droneområdet, jf. omtale under kap 1313, post 01.

Luftfartstilsynets inntekter kommer i all hovedsak fra gebyrer betalt av næringen for adgangskontroll og tilsyn med luftfartøyer, luftfartsselskaper, verksteder, og flyplasser mv.

Kap. 1314 Statens havarikommisjon

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
01	Driftsutgifter	80 778	84 900	88 000
	Sum kap. 1314	80 778	84 900	88 000

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås å bevilge 88 mill. kr til Statens havarikommisjon i 2021, som er en økning på 3,1 mill. kr fra saldert budsjett 2020. Økningen er knyttet til at Statens havarikommisjon fra 1. juli 2020 overtok

ansvaret for å undersøke ulykker og hendelser i forsvarssektoren.

Statens havarikommisjon skal gjennom sine uavhengige undersøkelser av ulykker mv. bidra til å øke sikkerheten innen luftfart, vei, jernbane, sjøfart samt forsvarssektoren.

Kap. 4312 Avinor AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
90	Avdrag på lån	444 370	444 400	444 400
	Sum kap. 4312	444 370	444 400	444 400

Post 90 Avdrag på lån

Utbyggingen av Oslo lufthavn på Gardermoen ble finansiert gjennom lån fra staten. De årlige

avdragsbeløpene utgjør 444,4 mill. kr. For 2020 er det gitt avdragsfrihet på statslånene, jf. kap. 3.2 i del I, og nedbetalingen er forskjøvet med ett år. Avdraget i 2021 blir 444,4 mill. kr.

Kap. 5619 Renter av lån til Avinor AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
80	Renter	30 407	22 200	19 200
	Sum kap. 5619	30 407	22 200	19 200

Post 80 Renter

Renter av statens lån til Avinor AS, jf. kap. 4312, post 90, fastsettes i henhold til vilkår i låneavtaler

mellom staten og selskapet. For 2021 er rentene beregnet å utgjøre 19,2 mill. kr.

Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
85	Utbytte	584 900	208 000	
	Sum kap. 5622	584 900	208 000	

Samferdselsdepartementet vil avvikle praksisen med å legge frem egne stortingsmeldinger om virksomheten i Avinor AS (eiermeldinger). Det følger av Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping (Eierskapsmeldingen)* at omtalen av de enkelte selskap skjer i eierskapsmeldingen om statens samlede direkte eierskap. I eierskapsmeldingen redegjør regjeringen bl.a. for statens begrunnelse for eierskapet og statens mål som eier i hvert selskap samt hvordan staten utøver sitt eierskap. Behovet for rapportering til og ev. vedtak i Stortinget knyttet til Avinor AS dekkes også gjennom stortingsmeldingene om Nasjonal transportplan og andre fremlegg til Stortinget.

Post 85 Utbytte

Den langsiktige utbytteforventningen for Avinor AS utgjør 50 pst. av konsernets årsresultat etter skatt, jf. Meld. St. 30 (2016–2017) *Verksemnda til Avinor* og Innst. 430 S (2016–2017). Som følge av koronapandemien ble Avinor gitt utbyttefritak i 2020 for regnskapsåret 2019, jf. kap. 3.2 i del I.

For regnskapsåret 2020 venter Avinor et negativt årsresultat etter skatt i området 2–4 mrd. kr. Det er derfor ikke grunnlag for å budsjettere med utbytte fra Avinor i 2021. Endelig utbyttevedtak fattes på selskapets generalforsamling i 2021.

Programkategori 21.30 Veiformål

Utgifter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021	Pst. endr. 20/21
1320	Statens vegvesen	31 623 095	31 109 500	30 510 400	-1,9
1321	Nye Veier AS	5 431 900	5 605 700	5 785 100	3,2
1323	Vegtilsynet	20 162	19 200	19 300	0,5
Sum kategori 21.30		37 075 157	36 734 400	36 314 800	-1,1

Inntekter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021	Pst. endr. 20/21
4320	Statens vegvesen	985 887	905 700	939 300	3,7
4322	Svinesundsforbindelsen AS	150 000	104 000	54 000	-48,1
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	2 922	2 000	400	-80,0
Sum kategori 21.30		1 138 809	1 011 700	993 700	-1,8

Hovedmålene for regjeringens samferdselspolitikk er trukket opp i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*.

Regjeringen følger opp hovedmålene gjennom å utvikle et moderne og fremtidsrettet transportsystem som gjør trafikkavviklingen enklere, raske og sikrere og som bidrar til å styrke næringslivets konkurransekraft i tråd med den politiske plattformen fra Granavolden. Regjeringen vil fremme regional utvikling og bidra til å nå nasjonale klimamål bl.a. gjennom byvekstavtaler og ved å legge bedre til rette for kollektivtransport, sykling og gange. En infrastruktur med god standard, høy innsats på trafikant- og kjøretøyområdet og bruk av ny teknologi, legger til rette for å bedre trafikksikkerheten, redusere klimapåvirkningen og gi en mer effektiv bruk av infrastrukturen.

Departementets virkemidler for veiformål omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Statens vegvesen og Vegtilsynet samt eierstyring av Nye Veier AS.

Statens vegvesen er veimyndighet for riksveiene og skal planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde riksveier som ikke er lagt til Nye Veier AS. Etaten har et nasjonalt ansvar for veidata og veitrafikkinformasjon, nasjonale oppgaver knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap og er departementets fagorgan i veisektoren. Videre har etaten ansvaret for trafikant- og kjøretøyområdet og følger opp nasjonale oppgaver for hele veitransport-systemet.

Nye Veier AS er et statlig aksjeselskap med ansvar for å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde utvalgte riksveistrekninger i henhold til avtale med Samferdselsdepartementet.

Vegtilsynet skal føre tilsyn med at Statens vegvesen og Nye Veier AS har og bruker tilstrekkelige og effektive styringssystemer for å ivareta trafikksikkerhet langs riksveiene samt ha en kontrollfunksjon med tilbydere av trafikkinformasjon etter forordninger under ITS-direktivet.

Til veiformål totalt er budsjettforslaget for 2021 på 36,3 mrd. kr.

Det foreslås bevilget om lag 18,7 mrd. kr til investeringer i riksveger, herunder om lag 5,8 mrd. kr til Nye Veier AS, som i hovedsak driver utbyggingsaktivitet. Videre er det beregnet om lag 8,8 mrd. kr i ekstern finansiering.

Til drift og vedlikehold av riksveier som forvaltes av Statens vegvesen, foreslås om lag 7,5 mrd. kr. Dette omfatter ikke midler til drift og vedlikehold av riksveier som forvaltes av Nye Veier AS, hvor midler til drift og vedlikehold inngår i det årlige statlige bidraget. For selskapene som har inngått OPS-kontrakter med Statens vegvesen, inngår midler til drift og vedlikehold av disse riksveiene i de kontraktsfestede vederlagene.

I samsvar med bompengeaftalen fra 2019 foreslås det å bevilge 1 435 mill. kr i tilskudd til reduserte bompengetakster utenfor byområdene i 2021.

Over rammetilskuddet på Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett (kap. 572, post 60) foreslås 4,1 mrd. kr fordelt etter særskilte kriterier som reflekterer særskilt utgiftsbehov til veiformål i fylkeskommunene. Dette er om lag det samme som i statsbudsjettet for 2020.

Resultatrapportering 2019

Fremkommelighet

I 2019 ble det åpnet i alt 203,5 km ny riksvei, fordelt med 153,5 km på Statens vegvesen og 50 km på Nye Veier AS. Av dette var 83,4 km firefelts vei. Tabell 4.1 viser strekninger med prosjektkostnad over 200 mill. kr som åpnet for trafikk i 2019 og som omfatter prosjekter både under Statens vegvesen og Nye Veier AS.

Tabell 4.1 Strekninger med prosjektkostnad over 200 mill. kr som åpnet for trafikk i 2019

Veinr/Strekning i Fylke Prosjektbeskrivelse	Prognose for sluttkostnad (mill. kr)	Antall km
<i>Rv. 110 Ørebekk–Simo i Viken</i> Prosjektet omfattet utvidelse til firefelts vei, en ny bru over Seutelva samt tilhørende sykkelvei og fortau på strekningen.	922	1,4
<i>E18 Rugtvedt–Dørdal i Vestfold og Telemark</i> Prosjektet omfattet bygging av firefelts vei med fartsgrense 110 km/t.	3 329	16,0
<i>E18 Tvedestrand–Arendal i Agder</i> Prosjektet omfattet bygging av firefelts vei med fartsgrense 110 km/t, område for døgnhvile, bussholdeplass ekspressbuss med parkeringsamt 14 km fylkesvei og tilhørende gang og sykkelvei.	4 177	22,0
<i>E39 Bjørset–Skei i Vestland</i> Prosjektet omfattet utvidelse av eksisterende vei, bygging av sykkelvei mellom Indre Årdal til Skei samt utbedring av et skredpunkt.	846	11,1
<i>E134 Gvammen–Århus i Vestfold og Telemark</i> Prosjektet omfattet bygging av ny vei, herunder bygging av en om lag 9 km lang tunnel.	2 290	11,6
<i>E134 Seljord–Åmot i Vestfold og Telemark</i> Prosjektet omfattet utbedring av fire delstrekninger på E134 i Seljord, Kviteseid, Tokke og Vinje kommuner.	370	5,6
<i>Rv. 13 Ryfast (delåpning av prosjektet Ryfylketunnelen) i Rogaland</i> Prosjektet omfattet bygging av Ryfylketunnelen på 14,3 km og dagstrekninger på hver side av tunnelen.	8 115	14,5

Tabell 4.1 Strekninger med prosjektkostnad over 200 mill. kr som åpnet for trafikk i 2019

Veinr/Strekning i Fylke Prosjektbeskrivelse	Prognose for sluttkostnad (mill. kr)	Antall km
<i>E16 Sandvika–Wøyen i Viken</i> Prosjektet omfattet bl.a. bygging av firefelts vei, herunder en 1,9 km lang tunnel samt ombygging av lokalveisystemet i Hamangområdet i Sandvika.	4 271	3,5
<i>E16 Bagn–Bjørge i Innlandet</i> Prosjektet omfattet bl.a. delvis omlegging og delvis utbedring av eksisterende vei til tofelts vei med 8,5 m bredde, herunder bygging av en 4,3 km lang tunnel med forbikjøringsfelt i stigningen mot Bjørge.	1 555	11,0
<i>E6 Kolomoen–Kåterud i Innlandet</i> Prosjektet omfattet bygging av firefelts vei med fartsgrense 110 km/t.	1 560	12,0
<i>E6 Helgeland nord i Nordland</i> Prosjektet omfattet utbedring og utbygging vei mellom Korgen og Bolna, i Hemnes og Rana kommuner.	2 375	48,9
<i>E6 Helgeland nord, Krokstrand–Bolna i Nordland</i> Prosjektet omfattet utbedring av en strekning i Rana kommune.	308	13,0
<i>Rv. 77 Kjernfjellet i Nordland</i> Prosjektet omfattet bygging av en om lag 4 km lang tunnel gjennom Kjernfjellet i Saltdal kommune og tilstøtende veinett.	647	4,9
<i>Rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysse i Nordland</i> Prosjektet omfattet bl.a. bygging av firefelts vei, og en om lag 3 km lang tunnel mellom Hunstadmoen og Bodøelv.	2 681	5,4
Sum		180,9

Tabell 4.2 viser oppnådde resultater i 2019 for utvalgte indikatorer sammenlignet med virkninger som var forventet av budsjettforslaget for

2019. Tabellen omfatter både Statens vegvesen og Nye Veier AS.

Tabell 4.2 Rapportering på utvalgte indikatorer for riksveinettet i 2019

Tiltak	Planlagt	Gjennomført	Forklaring avvik
Antall km veinett utbedret med gul midtstripe	103,0	80,0	Anslag satt for høyt i prosjektet E6 Helgeland nord i Nordland.
Antall km firefelts vei med fysisk atskilte kjørebener åpnet for trafikk	104,0	84,4	Kun deler av Ryfast-prosjektet åpnet for trafikk i 2019. Videre ble E39 Eiganestunnelen og E134 Damåsen–Saggrenda forsinket og åpnet først i 2020.
Antall km midtrekkverk bygd på to- og trefelts veier	2,0	0	Prosjektet E134 Damåsen–Saggrenda ble åpnet for trafikk først i 2020.
Antall km riksvei med forsterket midtoppmerking	48,0	166	Forsterket midtoppmerking etableres i forbindelse med reasfaltering. Dekkeleggingsprogrammet var ikke tilstrekkelig avklart da Prop. 1 S (2018–2019) ble lagt frem.
Antall skredutsatte strekninger/punkt utbedret	6	8	Utbedret flere punkt i forbindelse med prosjektet rv. 70 Gråura i Møre og Romsdal.
Antall km tilrettelagt for gående og syklende	95,2	78,7	Prosjektet E39 Eiganestunnelen var forsinket og åpnet for trafikk først i 2020.
Antall km kollektivfelt bygd	3,0	3,1	
Antall viktige knutepunkter for kollektivtransporten som er universelt utformet	12	11	
Antall holdeplasser for kollektivtransport universelt utformet	67	75	Flere holdeplasser enn opprinnelig planlagt ble oppgradert.

Driftskontraktene som Statens vegvesen inngikk i 2019, hadde en prisvekst 42 pst. sammenlignet med kontraktene de avløste. Det er flere årsaker til prisveksten, men en hovedårsak er tilpasninger som følge av forberedelse til regionreformen og avvikling av sams veiadministrasjon.

Stengte veier fører til ekstra kostnader og ulemper for næringslivet og øvrige trafikanter. Riksveinettet i Norge er som hovedregel åpent og tilgjengelig hele året, men bl.a. fjelloverganger med ustabile kjøreforhold vinterstid og skredutsatte strekninger fører til tidvis redusert fremkommelighet. Mange av stengningene skyldtes imidlertid forhold som det er vanskelig å gardere seg mot, som uvær, skred og trafikkuhell. Vinteren 2019–2020 var rv. 7 over Hardangervidda periodevis stengt i til sammen 1 087 timer, E134

over Haukelifjell 279 timer og E6 over Saltfjellet 508 timer.

Innsatsen til vedlikehold og fornying reduserte i 2019 vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet. Det er først og fremst utbedringen av tunneler på TEN-T veinettet for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsdirektivet som bidrar til å redusere vedlikeholdsetterslepet samlet sett. Med unntak av tunnelene og veidekkene økte vedlikeholdsetterslepet på øvrige veiobjekter.

Det ble lagt nytt veidekke på om lag 860 km riksvei i 2019. Antall kilometer dekke som legges hvert år, vil variere med bl.a. veibredde, veiens tilstand, hvor omfattende tiltaket er samt type asfalt som legges. Målinger viser at om lag 92,1 pst. av Statens vegvesens riksveinett tilfredsstillende til spor og jevnhet i Statens vegvesens stan-

dard for vedlikehold. Dette er en svak økning fra 91,5 pst. i 2018.

Det er et kontinuerlig arbeid å oppdatere det faglige grunnlaget og innarbeide universell utforming i normaler, veiledere og kvalitetssystem. Dette er grunnlaget for planlegging og gjennomføring av nye prosjekter og oppgradering av eksisterende infrastruktur. Statens vegvesen oppdaterte i 2019 veilederen for universell utforming av veier og gater og veiledningshefter for holdeplasser, knutepunkt, rasteplasser og gangfelt. Videre utarbeidet etaten sjekklister og prosessveileder som kan brukes for å revidere planer og inspisere anlegg med hensyn til universell utforming.

Byvekstavtaler

Det overordnede målet for bymiljø-/byvekstavtalene var frem til våren 2020 at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Målet er nå videreutviklet. Dette er nærmere omtalt under programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak, kap. 1332 Transport i byområder mv.

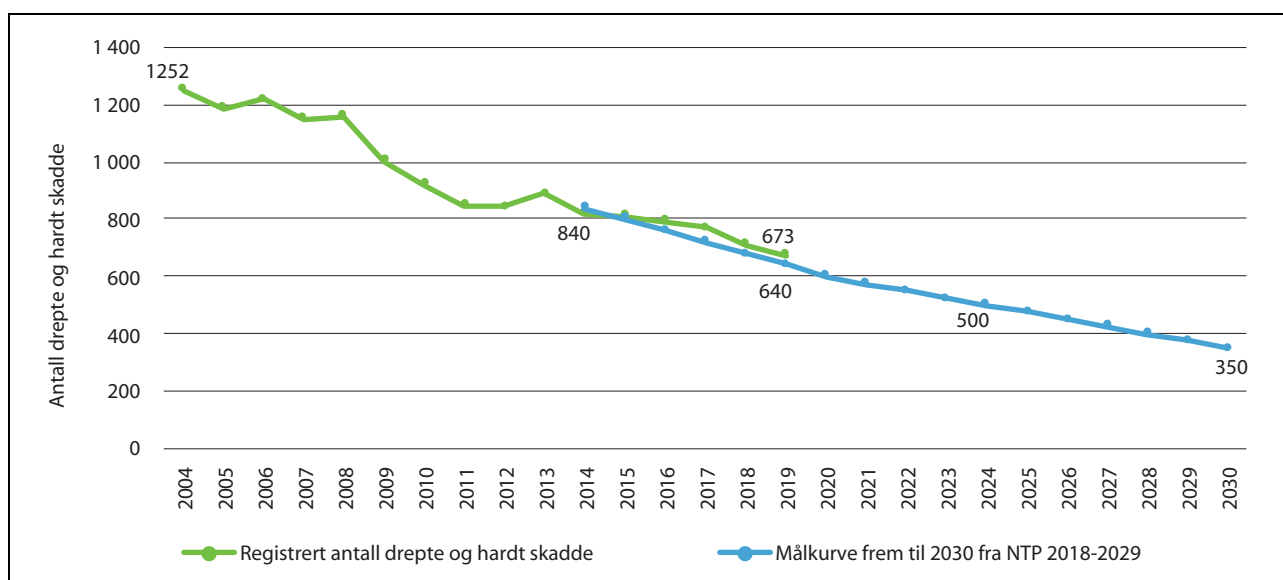
Måloppnåelsen i bymiljø-/byvekstavtalene følges opp gjennom utviklingen i trafikkarbeidet med personbil (kjøretøykilometer) og årsdøgntrafikk for lette kjøretøy. I Oslo og daværende Akershus, Bergen og Nord-Jæren har det vært en nedgang i personbiltrafikken (målt ved årsdøgntrafikk for lette kjøretøy) i perioden 2017–2019. I Trondheim har det vært en svak økning i perioden 2016–2019. Det foreligger foreløpig ikke kvalitetsikrede tall for utviklingen i trafikkarbeidet.

Trafikksikkerhet

I 2019 ble 108 personer drept i veitrafikken. Det er samme antall som i 2018, men to flere enn i 2017. I tillegg ble 565 personer hardt skadd, som er en nedgang fra 2018. Summen av drepte og hardt skadde var i 2019 noe høyere enn det som er vist i målkurven i Nasjonal transportplan 2018–2029, jf. figur 4.3. Dette innebærer at vi er på etterskudd sammenlignet med etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. Utviklingen følger imidlertid målkurven, og etappemålet er fortsatt innen rekkevidde, men det vil kreve at Statens vegvesen og andre sentrale aktører viderefører det systematiske trafikksikkerhetsarbeidet.

Etter 2000 er antall drepte og hardt skadde redusert med 58 pst., mens trafikken har økt med 35 pst. Risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørt km er dermed redusert med om lag 69 pst. i løpet av de siste 19 årene.

I 2019 var det for første gang ingen barn under 16 år som omkom i trafikken. Til sammenligning omkom 103 barn i alderen 0–14 år i veitrafikken i 1969. Dette viser at en har lyktes godt i arbeidet med å lage sikre trafikkmiljøer for barn og unge å ferdes i. Videre ble ingen drept på moped. Fordeelingen på uhellstyper viser et relativt lavt antall drepte i utforkjøringsulykker og i kryssulykker sammenlignet med tidligere år. I gjennomsnitt er det i Norge 2,0 drepte per 100 000 innbyggere. Av de 108 som ble drept i trafikken i 2019, omkom 15 i Nordland fylke, noe som tilsvarer 6,2 drepte per 100 000 innbyggere. Statens vegvesen følger denne utviklingen.



Figur 4.3 Målkurve for etappemål i Nasjonal transportplan 2018–2029 og ulykkesutviklingen i 2004–2019

Kilde: Statistisk sentralbyrå og Statens vegvesen

Det er beregnet at Statens vegvesens investeringer i 2019 vil gi en årlig gjennomsnittlig reduksjon med til sammen fem drepte og hardt skadde. Målet var en reduksjon med åtte drepte og hardt skadde. Avviket skyldes bl.a. forsinket åpning av enkelte prosjekter med god forventet virkning på trafikksikkerhet. Bidrag fra Statens vegvesens øvrige tiltak, som f.eks. kampanjer, tilsyn, kontroller og tiltak knyttet til føreropplæringen, kommer i tillegg. Videre kommer virkninger fra tiltak gjennomført av andre aktører, som politiet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene, kommunene og Nye Veier AS.

Nye Veier AS åpnet 50 km ny firefelts motorvei i 2019. Disse erstattet tre ulykkesbelastede strekninger. Det ble ikke registrert drepte og hardt skadde på de nye strekningene i 2019.

En gjennomgang utført av Statens vegvesen viser at det ved utgangen av 2019 manglet forsterket midtoppmærking på mellom 200 og 300 km riksvei der kriteriene er oppfylt.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det en ambisjon at alle riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal oppfylle gjeldende krav til utforming og omfang av siderekkverk, ettergivende master, profilert kantlinje, utbedring eller skilting av farlige kurver og utbedring av terrenget langs veien der det ikke er rekkverk. Dette er gitt betegnelsen «minstestandard» med hensyn til utforkjøringsulykker. Kostnadene for å gjennomføre disse tiltakene er høye, og Statens vegvesen prioriterer derfor tiltak der trafikksikkerhetsgevinsten er høyest. I 2019 ble det gjennomført tiltak for å oppnå minstestandarden på 139 km av riksveinettet. Disse omfatter både nye veianlegg og veier der utbedring har skjedd etter trafikksikkerhetsinspeksjon. I 2019 ble det også gjennomført tiltak av et noe enklere omfang på ytterligere 28 km.

Statens vegvesens tilstandsundersøkelser for 2019 viste at 97,2 pst. av førerne brukte bilbelte i lette kjøretøy i tettbygd strøk, 98,0 pst. utenfor tettbygd strøk og 97,7 pst. på motorvei. Sammenlignet med 2018 var det en svak nedgang i bilbeltebruken utenfor tettbygd strøk og en økning på motorvei. I tettbygde strøk var bilbeltebruken blant førere uendret. For tunge kjøretøy var bruksprosenten i 2019 på 86,5. Dette er en svak nedgang sammenlignet med 2018.

I 2019 videreførte Statens vegvesen arbeidet med de nasjonale trafikksikkerhetskampanjene Belte i buss, Fart, Oppmerksomhet og Del veien. Evaluering viser at oppmerksomhetskampanjen i 2019 har hatt en effekt på bevisstgjøring av konsekvensen av uoppmerksom atferd. I 2019 ble det foretatt utredning og forberedelse til ny fartskam-

panje samt startet utredning av en ev. ny samspillkampanje.

I kombinasjon med markedsføring er nasjonale bussbeltekontroller et viktig virkemiddel i Belte i buss-kampanjen. Høsten 2016 startet Statens vegvesen for første gang med å ilegge gebyr i kontrollene. Kontrolltallene har økt år for år. Høsten 2019 kontrollerte etaten 18 166 passasjerer og ila 661 gebyr.

Statens vegvesen utfører kontroll av tunge kjøretøy, førere m.m., i hovedsak etter veitrafikk- og yrkestransportlovgivningen. I 2019 økte andelen kontrollerte tunge kjøretøy med mangler med om lag 5 prosentpoeng. Dette anses å være et resultat av mer målrettede kontroller, og at Statens vegvesen begynner å se resultater av innføringen av nytt risikoklassifiseringssystem. Det samlede antallet kontrollerte kjøretøy har gått noe ned fordi det tar lengre tid å kontrollere kjøretøy med flere feil. Viktige områder for utekontrollen var kontroll av vinterutrustning, kjøre- og hviletid, lastsikring og kabotasje. Test av bremseser var også prioritert og utgjorde om lag 10 pst. av alle kontrollene av tunge kjøretøy. Antallet tungbilkontroller ble noe redusert som følge av innsatsen til vinterutrustningskontroller.

Antall stikkprøver av utført periodisk kjøretøykontroll tilfredsstilte i 2019 kravet om 0,3 pst. av gjennomførte kontroller. På trafikantområdet ble det ført tilsyn med den obligatoriske føreropplæringen. Det ble fattet 35 vedtak om tilbakekallinger av godkjenninger av trafikkskoler i 2019, sammenlignet med 60 i 2018.

For å følge opp oppdrag fra Samferdselsdepartementet om å iverksette strategien for økt samarbeid mellom tilsyns- og kontrolletatene, har Statens vegvesen økt og formalisert samarbeidet med andre etater. Det har vært gjennomført flere regionale samarbeidskontroller der temaet var transportkriminalitet. Statens vegvesen deltar også i tre-parts bransjeprogrammene for bil og for transport.

I 2019 ble det for riks- og fylkesveiferjedriften rapportert inn 60 hendelser til Sjøfartsdirektoratet, inkl. arbeidsulykker/personskader. Dette er en økning på åtte hendelser fra 2018. Av hendelsene var 24 personulykker og 36 skipsulykker.

Vegtilsynet hadde tre hovedtemaer for sine undersøkelser i 2019. Disse var rekkverk og side-terreng langs veien, tunnelsikkerhet og helårssyklisten. I 2019 publiserte etaten 23 tilsynsrapporter, og 73 avvik fra 21 tidligere tilsynssaker ble lukket. På bakgrunn av Vegtilsynets funn har Statens vegvesen satt i verk tiltak som har ført til bedre rutiner og retningslinjer for bruforvaltning, bedre

rutiner for arbeidsvarsling og bruk av ledebil i tunnel, og at undersøkte tunneler har fått oppdaterte og korrekte beredskapsplaner. Tilsyn hos Nye Veier AS bidro til at selskapet satte i verk tiltak som førte til bedre trafikksikkerhet i arbeidsvarslingsområder.

Klima og miljø

Klimagassutslipp

Tall fra Statistisk sentralbyrå for 2019 viser at klimagassutslippene fra veitrafikken var 8,4 mill. tonn CO₂-ekvivalenter. Dette er en reduksjon på 7,7 pst. fra 2018. Bruken av avansert biodrivstoff gikk opp fra 192 mill. liter i 2018 til 230 mill. liter i 2019, dvs. en økning på 19,7 pst. Totalt ble det solgt 606 mill. liter biodrivstoff i 2019, som er 109 mill. liter mer enn i 2018. Det ble brukt 5,9 mill. liter biodrivstoff basert på norsk råstoff i 2019, eller om lag 1 pst. av alt biodrivstoff.

Det direkte utslippet av CO₂ fra veitrafikken er proporsjonalt med drivstoffbruken. Omsetningen av bilbensin og autodiesel i Norge i 2019 gikk ned med 2,3 pst. fra 2018.

Utslipp fra Statens vegvesens anleggsvirksomhet er beregnet ut fra erfaringstall for å anslå omtrentlig utslipp av CO₂-ekvivalenter basert på million kr investert. Fordelingen av direkte og indirekte utslipp vil variere mellom ulike anlegg. Det er anslått at dieselforbruket bidrar med om lag 10–30 pst. av utslippene. Fordelingen er usikker og vil variere, avhengig av f.eks. hvor mye masse som sprenges bort, hvor mye av veianlegget som er bruer, tunneler og vanlig vei i dagen osv. Beregningsgrunnlaget vil bli ytterligere forbedret når Statens vegvesen i løpet av 2020 får på plass et klimaregnskap for utbyggingsprosjekter og store vedlikeholdsprosjekter. Materialproduksjonen står for det meste av de indirekte utslippene. De direkte utslippene fra anleggsvirksomheten til Statens vegvesen i 2019 lå anslagsvis mellom 250 000 og 275 000 tonn CO₂-ekvivalenter. Statens vegvesens mål er å kutte i alle utslipp gjennom bl.a. klimabevisst planlegging og arealbruk, smart logistikk og massehåndtering, lavutslippsteknologi, gode materialvalg og mindre forbruk.

Nye Veier AS beregner klimagassutslipp for alle byggeprosjekter ut fra basisår 2016 som er året Nye Veier AS startet sin operative virksomhet. Det beste bildet på utslipp fra anleggsvirksomheten får en ved å se på fullførte byggeprosjekter. Etter hvert som flere prosjekter fullføres, vil selskapet rapportere klimagassresultater fra disse. Prosjektet E18 Rugtvedt–Dørdal var ferdig i

2019. I anleggsperioden 2017–2019 ble det sluppet ut rundt 61 000 tonn CO₂. Tiltak i prosjektet førte til at utslippet ble redusert med om lag 20 pst. sammenlignet med basisåret. Dette tilsvarer en reduksjon på om lag 16 000 tonn CO₂. Tallene inkluderer både direkte og indirekte utslipp.

Ferjene i riksveiferjedriften slapp i 2019 ut 222 000 tonn CO₂ ekvivalenter. Det vises til nærmere omtale av implementering av null- og lavutslippsteknologi i riksveiferjedriften under kap. 1320, post 72 Kjøp av riksveiferjetjenester.

Nullutslippskjøretøy

I 2019 ble det førstegangsregistrert (nye og bruk-timporterte) 67 080 elektriske personbiler og 31 hydrogenbiler. For elbilene var det en økning på 15,5 pst. fra 2018. Av alle førstegangsregistrerte personbiler i 2019 var 42 pst. elektriske og 26 pst. hybrid. For lette varebiler under 3,5 tonn var andelen førstegangsregistrerte nullutslippskjøretøy 11 pst. Gjennomsnittlig CO₂-utslipp for alle nye personbiler registrert i 2019 var 60 g/km, 11 g/km lavere enn i 2018. For ytterligere omtale se del III, kap. 5.2.3.

Lokal luft og støy

I 2019 ble det ikke registrert overskridelser av time- eller døgnmiddelgrensen for svevestøv eller NO₂ utover det som er tillatt i forurensingsforskriften.

Hovedkilden til NO₂ er eksosutslipp fra veitrafikk. De viktigste kildene til svevestøv er veislitasje, vedfyring, eksosutslipp og langtransportert forurensing. Bruk av piggdekk er den viktigste årsaken til veislitasje og overskridelse av døgnmiddelgrensen for svevestøv. Lavere utslipp fra nye kjøretøy, redusert bruk av piggdekk og økt støvdemping og renhold, bidrar til å holde nivåene nede. Det er piggdekkgebyrer i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. I disse byene og nærliggende kommuner øker piggfriandelen eller stabiliserer seg på et høyt nivå, dvs. over 85 pst.

Statens vegvesen har bidratt i en utredning som har sett på om grenseverdiene for svevestøv bør endres. Anbefalingene ble levert til Klima- og miljødepartementet, Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet i april 2020. Alle de tre grenseverdiene for svevestøv er anbefalt skjerpet. Resultatene fra prosjektet viser at det er mulig å overholde skjerpede grenseverdier for svevestøv ved hjelp av samfunnsøkonomisk lønnsomme tiltak. Tiltak som inngikk i vurderingene var bl.a. økt bruk av piggfrie vinterdekk, driftstil-

tak på vei, miljøfartsgrense og redusert utslipp fra vedfyring. Ev. lavere grenseverdier vil utløse behov for tiltak for å redusere lokal luftforurensing i flere kommuner og flere tiltak i de kommunene der det allerede gjøres mye i dag.

Statens vegvesen gjennomførte i 2019 tiltak for 11 boliger for å få støynivået under grenseverdien i forurensingsforskriften (42 dB innendørs). Det gjenstår da 8 boliger. I tillegg til støykrav i denne forskriften er det et nasjonalt mål å redusere antall personer som er utsatt for støy over 38 dB innendørs. I 2019 gjennomførte Statens vegvesen tiltak for 165 personer som var utsatt for støy over 38 dB innendørs. Ved utgangen av 2019 var 289 personer utsatt for slik støy. Beregninger av støy etter forurensingsforskriften gjennomføres hvert femte år. Ny kartlegging skal gjennomføres i 2022. De anslåtte virkningene av budsjettforslaget for 2019 var betydelig høyere (19 boliger med over 42 dB og 454 personer med over 38 dB), men åpningen av prosjektet E134 Damåsen–Saggrenda ble utsatt til 2020, og støytiltak for E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen vil bli gjennomført i 2020.

Naturmangfold, vannforskriften og fremmede arter

Statens vegvesen og Nye Veier AS tar hensyn til naturmangfold og vannmiljø i alle prosjekter fra planfase, gjennom utbyggingsfasen og inn i driftsfase. Det stilles krav bl.a. til dette i vegvesenets håndbøker og kvalitetssystem. Tiltakshierarkiet blir fulgt der en først søker å unngå negativ påvirkning, eventuelt gjør avbøtende tiltak og restaurerer, og som siste mulighet kompenserer. I 2019 startet Statens vegvesen arbeidet med en indikator for naturmangfold. Dette skjedde i samarbeid med Kystverket, Jernbanedirektoratet og Nye Veier AS. Resultater fra forprosjektet om naturnøytral vei som ble gjennomført i 2018, inn gikk i leveransen.

Nye Veier AS har fått utviklet en metode for å ivareta ikke-prissatte konsekvenser slik de er beskrevet i Statens vegvesens Håndbok V712 Konsekvensanalyser (landskapsbilde, kulturmiljø, naturmiljø, naturressurser, nærmiljø og friluftsliv). Metoden ble testet på to prosjekter i 2019. Videre utvikling av metoden planlegges i 2020.

Med utgangspunkt i den nasjonale pollinatorstrategien har Statens vegvesen gitt innspill til aktuelle tiltak langs vei til en tverrsektoriell tiltaksplan som utarbeides av Miljødirektoratet, for å sikre fortsatt mangfold av villbier og andre pollinerende insekter. Eksempler på tiltak er å kartlegge artsrike veikanter og ivareta disse ved tilpasset kantslåt, begrense spredning og bekjempe

et utvalg fremmede og skadelige arter på Statens vegvesens arealer, redusert bruk av plantevernmidler og formidling av kunnskap internt og eksternt.

Statens vegvesen deltar i arbeidet med å følge opp vannforskriften på nasjonalt nivå gjennom direktoratgruppen for vannforskriften med underliggende arbeidsgrupper, regionalt gjennom vannregionutvalgene og på lokalt nivå gjennom vannområdeutvalgene. Videre deltar Statens vegvesen i arbeidet med å rullere regionale planer for vannforvaltning med tilhørende tiltaksprogram. Dette arbeidet startet i 2019. Ansvar for oppfølging av fylkesveier i denne prosessen ble overført til fylkeskommunene fra 1. januar 2020.

I 2019 fulgte Statens vegvesen opp vannforskriften i henhold til regionale forvaltningsplaner og tiltaksprogram. I nært samarbeid med miljøforvaltningen ble det planlagt og utbedret vandringshindre for fisk som riks- og fylkesvei utgjør, registrert utbedringspunkt i Nasjonal vegdatabank (NVDB) og gjort oppdateringer i Vann-Nett, NVEs internettportal for informasjon om vann i Norge.

Bruk og avrenning av salt påvirker vannkvaliteten. Saltforbruket i Statens vegvesens driftskontrakter for sesongen 2018–2019 viste en nedgang på 25 pst. fra sesongen 2017–2018. Foreløpige tall for saltforbruket for 2019–2020 er på om lag 100 000 tonn, som er en nedgang på 12 pst. fra sesongen 2018–2019.

De siste ti årene har saltforbruket totalt økt. Dette henger bl.a. sammen med at andelen av veinettet som saltes, øker fra år til år samt at endringer i klima medfører flere perioder i løpet av vinteren med behov for mer salting. Økningen i saltbruket har vært større enn hva som kan forklares ut fra nevnte forhold.

For å redusere bruken av salt har Statens vegvesen satt i verk flere tiltak de siste årene. I arbeidet med nye driftskontrakter legger Statens vegvesen vekt på redusert saltbruk gjennom kartlegginger, krav i kontrakter og driftsklasser, valg av utstyr m.m. Riksveinettet er inndelt i vinterdriftsklasser, og det er ulike krav til brøyting, salting m.m. for de ulike klassene. Videre setter vegvesenet krav til opplæring og kompetanse hos driftsentreprenørene samt krav til dokumentasjon og rapportering av saltbruk. I tillegg kommer FoU-samarbeid med andre kompetansemiljøer og bedre digitale verktøy for å følge opp driftskontraktene. På noen veistreknings har Statens vegvesen endret vinterdriftsklasse for å redusere saltbruken. Her brukes det fastsand, som er en blanding av sand og varmt vann, når vær og føre tillater dette. Sta-

tens vegvesen har siden 2018 redusert entreprenørenes incentiv til å bruke veisalt i nye driftskontrakter.

Med kun to års erfaring med iverksatte tiltak er det vanskelig å si hvor mye av nedgangen som skyldes endret oppgjørsform i kontraktene og hva som skyldes andre forhold. I tillegg til vanlig salt, natriumklorid, brukes magnesiumklorid til støvdemping, men mengden er liten sammenlignet med forbruket av vanlig salt i det ordinære vintervedlikeholdet. Statens vegvesen har satt i gang et FoU-prosjekt for å utvikle et beslutningsstøttesystem for støvdemping og nødvendig rengjøring.

Statens vegvesen deltok i en direktoratgruppe som utarbeidet forslag til tiltak mot fremmede skadelige organismer. Tiltaksplanen ble lagt frem i august 2020. Videre bidrar Statens vegvesen i tverrsektorielt samarbeid om truede arter, økologisk grunnkart og sektornøytral veileder for konsekvensutredninger. Det ble kartlagt fremmede arter i henhold til krav i standard for drift og vedlikehold for 44 driftskontraktområder i 2019. Videre ble det utført tiltak mot fremmede arter som er kartlagt tidligere. Driftskontraktområdene kartlegges om lag hvert femte år og før nye driftskontrakter lyses ut. For investeringsprosjektene foretas kartlegging i forbindelse med reguleringsplan og prosjektering. Tiltak er gjennomført i 22 investeringsprosjekter som nå pågår.

Statens vegvesen arbeider for å redusere utslipp av mikroplast. I 2019 har Statens vegvesen ledet det internasjonale NordFoU-prosjektet REHIRUP, som ser på spredning av mikroplast fra veien. Statens vegvesen undersøker også mikroplastnivåer i tunnelvaskevann fra Tåsentunnelen i Oslo og har et rensetiltak i Fossbekken som samler opp veivann fra E18 i Spydeberg.

Dyrket jord og kulturminner

I 2019 la Statens vegvesen beslag på 382 dekar dyrket jord til transportformål. Dette er 310 dekar mer enn tidligere anslått. Det er omdisponert 200 dekar dyrket jord på E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen og 110 dekar på rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset. Disse omdisponeringene er i henhold til vedtatte planer, men inngikk ikke i prognosen for 2019.

Statens vegvesen har fulgt opp overordnede og operative oppgaver tilknyttet *Nasjonal verneplan for veier, bruer og veirelaterte kulturminner*. I tidsrommet 2018–2021 vil det pågå et større istandsetting- og tilretteleggingsprosjekt for Kongevegen over Dovrefjell. Statens vegvesen samarbeider med fylkeskommuner om å sette i stand Den

Trondhiemske postvei langs vestlandskysten. I 2019 avsluttet Statens vegvesen arbeidet med å sette i stand Krokkleiva i Hole kommune, en fredet strekning av Den Bergenske kongeveien over Krokskogen.

Statens vegvesen samarbeidet i 2019 med Riksantikvaren om en gjennomgang av objekter som er fredet etter kulturminneloven. Formålet er å sikre en bedre forståelse av hva som inngår i fredningen av de enkelte objektene. Statens vegvesen samarbeidet i 2019 med Oppland og Hedmark fylkeskommuner om å kartlegge og digitalisere opplysninger om kongeveiene i de to fylkene. Dette vil lette og effektivisere fremtidig forvaltning.

Utfordringer, mål og prioriteringer i 2021

Regjeringen har som mål å utvikle et moderne, sikkert og fremtidsrettet transportsystem som løser innbyggernes behov for fremkommelighet på en klimavennlig og samfunnsøkonomisk lønnsom måte. Prioriteringene i budsjettet bidrar til å gjøre trafikkavviklingen enklere, raskere og sikrere, og bidrar dermed til å styrke næringslivets konkurransekraft, bedre mobilitet i byene og fremme regional utvikling. En infrastruktur med god standard og fortsatt høy innsats på trafikant- og kjøretøyområdet bedrer trafikksikkerheten. Nullvisjonen som innebærer at ingen skal bli drept eller hardt skadet i veitrafikken, er grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

Etappe-målet i Nasjonal transportplan 2018–2029 innebærer at antall drepte og hardt skadde må reduseres fra 673 i 2019 til 350 i 2030. Dette målet er ambisiøst og forutsetter at det målrettede trafikksikkerhetsarbeidet videreføres.

Norge har forpliktet seg overfor EU til å kutte de ikke-kvotepliktige utslippene i Norge med 40 pst. i 2030 sammenlignet med 2005. Videre har regjeringen en ambisjon om å redusere de ikke-kvotepliktige utslippene med minst 45 pst. i 2030 sammenlignet med 2005. Regjeringen har i tillegg en ambisjon om å kutte utslippene fra transport med 50 pst. i 2030 sammenlignet med 2005. Denne ambisjonen forutsetter teknologisk modenhet i ulike deler av transportsektoren. Måloppnåelse vil kreve god kunnskap om kostnadseffektive tiltak og teknologiutvikling i sektoren.

Hovedmålet for regjeringens politikk i byområdene var frem til våren 2020 at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Regjeringen har nå videreutviklet målet og fastsatt en justert målformulering som er

tydeligere på hvilke hensyn som ligger til grunn, men som samtidig viderefører målet om nullvekst i persontransport med bil: «I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.». Målet ligger til grunn for byvekstavtalene.

Statens vegvesen og Nye Veier AS skal i de neste årene effektivisere for å nå det overordnede målet om mer vei for pengene. Dette skal ikke gå på bekostning av sikkerheten på riksveiene.

I budsjettforslaget foreslås det å styrke drift og vedlikehold av riksveier, for å videreføre satsingen på å redusere vedlikeholdsetterslepet av riksveinettet samt for å dekke økende driftskostnader. Både drift og vedlikehold er viktig for å beholde fremkommeligheten og sikkerheten på veinettet. Klimaendringene forsterker behovet for vedlikehold og øker utfordringene knyttet til etterslepet. Et tilstrekkelig og forutsigbart nivå på vedlikeholdet er en forutsetning for å kunne drive effektiv og langsiktig vedlikeholdsplanlegging. Utsettelse av vedlikehold på veinettet vil over tid gi høyere drift- og vedlikeholdskostnader. Det er derfor viktig å ta vare på veikapitalen gjennom vedlikehold av riksveinettet.

Avvikling av sams veiadministrasjon medfører store endringer i drifts- og vedlikeholdskontraktene, som frem til 2020 har vært felleskontrakter for riks- og fylkesveinettet. Så langt har dette medført økte kostnader for Statens vegvesen. Statens vegvesen utvikler en ny strategi for kontrakter på riksvei.

Det er satt av midler til å videreføre de forberedende arbeidene på OPS-prosjektene rv. 555 Sotrasambandet i Vestland og E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta i Nordland og Troms og Finnmark og E8 Sørbotn–Laukslett i Troms og Finnmark.

I tillegg er det satt av midler til forberedende arbeider og ev. anleggsstart for følgende prosjekter:

- E18 Lysaker–Ramstadsletta i Viken
- E39 Myrmel–Lunde i Vestland
- E39 Ørskogfjellet, krabbefelt i Møre og Romsdal
- E39 Lønset–Hjelset i Møre og Romsdal
- Rv. 4 Roa–Gran grense inkl. Jaren–Lygnebakken i Innlandet og Viken.

I tillegg prioriteres enkelte nye tiltak innenfor statens ansvarsområde i de inngåtte bymiljøavtalene/byvekstavtalene og innenfor programområdene og fornying. Det er planlagt å bruke midler

til forberedende arbeider og ev. anleggsstart for utbedringen av E16 Lærdalstunnelen i Vestland iht. tunnelsikkerhetsdirektivet.

I riksveiferjedriften videreføres i stor grad rutetilbudet fra 2020. Det prioriteres økt frekvens og kapasitet ved oppstart av nye ferjekontrakter for drift av E39 Molde–Vestnes og E39 Halså–Kanestraum. Mot slutten av 2021 skal verdens første hydrogenelektriske ferje settes inn på ferjesambandet rv. 13 Hjelmeland–Nesvik–Skipavik i Rogaland.

Nye Veier AS skal i 2021 videreføre sitt arbeid med store helhetlige utbygginger av sammenhengende firefelts motorvei. Rekkefølgene for utbygging av veistrekningene som inngår i selskapets portefølje, prioriteres av selskapet etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Statens vegvesen skal fortsatt ha et nasjonalt ansvar for det helhetlige arbeidet med trafiksikkerhet.

Arbeidet med å utbedre tunneler for å ivareta krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene videreføres. Med budsjettforslaget vil ni tunneler på TEN-T-veinettet bli ferdig utbedret i 2021. Det gjenstår med dette å oppgradere 28 tunneler på TEN-T-veinettet. EFTAs overvåkingsorgan (ESA) har åpnet traktratsbruddprosedyre mot Norge for manglende overholdelse av fristen for oppgradering av tunneler på TEN-T veinettet. For tunneler på det øvrige riksveinettet vil det være et betydelig etterslep for å rekke tidsfristen for tunneloppgradering i tunnelsikkerhetsforskriften.

Prioriteringene innenfor Statens vegvesens budsjettammer skal bidra til sikrere riksveier, sikrere kjøretøy og forbedret trafikantatferd. Statens vegvesen vil i tillegg bidra til styrket samhandling blant sentrale trafiksikkerhetsaktører, bl.a. fylkeskommunene, kommunene, politiet og relevante interesseorganisasjoner.

Innen trafikant- og kjøretøyområdet tas det utgangspunkt i en målrettet og risikobasert tilsyns- og kontrollvirksomhet. Kontroll av tunge kjøretøy på vinterføre har vært prioritert de siste vintersesongene, og målet i 2021 er å avdekke flere brudd, gjennom ytterligere målretting av kontrollene. I tillegg til vinterutrustning er sikring av last, kontroll av bremses, kjøre- og hviletid og kabotasje prioriterte områder.

Vegtilsynets tilsynsprogram vil i stor grad rettes mot risiko for svikt i arbeidsmåter og manglende grad av etterlevelse av regelverket hos tilsynspartene. Samferdselsdepartementet vil vurdere Vegtilsynets oppgaveportefølje bl.a. i forbindelse med endringene på veiområdet som følge av regionreformen.

Statens vegvesen skal bidra til at det gjennomføres kostnadseffektive klimagassreduksjoner innen transportsektoren. Innen Statens vegvesens ansvarsområde kan etaten redusere klimagassutslippene ved bl.a. å legge til rette for at flere bruker kollektivtrafikk, går eller sykler samt redusere utslippene fra ferjene.

Statens vegvesen har som mål å redusere de totale klimagassutslippene fra virksomheten med 50 pst. innen 2030. Etaten jobber med å utvikle et standardopplegg for klimatiltak i utbyggingsprosjekter, som også skal utvides til drift- og vedlikeholdsprosjekter samt med å koble klimabudsjett (VegLCA) med digitale veimodeller.

Klimaendringene øker faren for flom og skred. Klimaendringene utgjør en betydelig risiko for skader på veinettet og medfører økte utgifter til drift og vedlikehold. Videre utvikling av teknologi er viktig for å kartlegge, overvåke og sikre mot flom og skred.

Håndtering av mikroplast og øvrig plast fra transportsektoren er en utfordring som Statens vegvesen vil jobbe videre med i 2021.

Arbeidet med å begrense tap av naturmangfold skal prioriteres.

Statens vegvesen skal være en pådriver for arealeffektive, miljø- og klimagunstige transportløsninger, særlig i byområder.

Statens vegvesen har en sentral rolle i å følge opp regjeringens politikk i byområdene, der byvekstavtalene og belønningsavtalene er statens viktigste virkemidler. Forhandlingene og den løpende oppfølgingen av byvekstavtalene skjer i en administrativ forhandlings-/koordineringsgruppe for hvert byområde som ledes av Statens vegvesen, der også Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen deltar. Statens vegvesen bidrar med faglige vurderinger og er hovedbindeleddet mellom de statlige virksomhetene og Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet. I 2021 skal Statens vegvesen følge opp byvekstavtalene Trondheimsområdet, Nord-Jæren og Bergensområdet. Det pågår også en prosess for ny byvekstavnale for Osloområdet. Videre skal Statens vegvesen bistå Samferdselsdepartementet i oppfølgingen av belønningsavtaler.

Utvikling innen teknologi og elektronisk kommunikasjon i transportsektoren kan gi økt fremkommelighet, økt forutsigbarhet og bedre trafikk-sikkerhet. Intelligente transportsystemer (ITS) er en samlebetegnelse som omfatter informasjons- og kommunikasjonsteknologi som brukes i transportsektoren. Digitalisering og ny teknologi innebærer store endringer for trafikantenes mobilitet og adferd og bidrar til at transportinfrastrukturen

og kjøretøyene blir mer «intelligente». Dette krever innsats på tvers av tradisjonelle fagområder og organisasjoner. Det må legges til rette for samvirkende og automatisert mobilitet både for biltrafikk, kollektivtransport og næringstransport.

Digitaliseringen medfører et stort volum av trafikkinformasjon. Data fra sektoren vil kunne ha stor nytteverdi for mange parter, og det kan være nødvendig å se nærmere på eierskap og bruk av disse dataene.

Innenfor drift og vedlikehold er det satt i gang tiltak som kan gi bedre kunnskap om tilstanden på dagens veinett. Fremover vil det være viktig å analysere hvordan ny teknologi kan gi reduserte kostnader og mer effektiv drift og vedlikehold av veinettet. Det vil bli vurdert satt i gang et digitaliseringsprosjekt for helhetlig veiforvaltning.

Statens vegvesen har over lengre tid arbeidet med å utvikle nye digitale løsninger. Eksempler på dette er AutoPASS (sømløs bompengeneinnkreving), digital infrastruktur (for å samle, kvalitets-sikre og gjøre data tilgjengelig for nasjonal reiseplanlegging), VegVær (formidling av data fra vær-stasjoner), webkamaraløsning (bilder av veinettet via internett) og reisetidssystemet som gir informasjon om reisetider.

Innenfor trafikant- og kjøretøyområdet skal Statens vegvesen levere publikumstjenester raskt og effektivt over hele landet. En viktig del av dette er å utvikle gode digitale tjenester slik at publikum får utført sine tjenester på beste og enkleste måte. Arbeidet med å digitalisere tjenester som ikke krever oppmøte, fortsetter. Det pågående digitaliseringsarbeidet gir bedre og mer tilgjengelige tjenester for brukerne, effektiviseringsgevinster og frigjør ressurser til prioriterte områder. Statens vegvesen vil i 2021 arbeide med ny tjenesteleveransmodell og -struktur som følge av vedtatt reform for trafikant- og kjøretøyområdet. Arbeidet vil være slutført innen utgangen av 2024, jf. omtale under *Andre veisaker*.

Statens vegvesen vil bidra til å legge til rette for morgendagens transportløsninger, og vil samle, koordinere og systematisere kunnskapsutvikling på dette området. Våren 2021 vil Statens vegvesen lansere et hendelsesbasert toppsystem (HBT) for veitrafikkentralene. Dette vil motta data om hendelser og trafikkforhold på elektronisk format og videreformidle trafikkinformasjon. Dette vil gjøre sanntidsdata om vei- og trafikkforhold tilgjengelig i henhold til ITS-direktivet og den europeiske DATEX-standard. Alle data som er tilgjengelige fra denne plattformen, vil også være tilgjengelige via det felles nasjonale tilgangs-

punktet for transportdata, National Access Point (NAP).

Smitteverntiltak som følge av koronapandemien har store konsekvenser for kollektivtransporten. Fylkeskommunene rapporterte i slutten av mars om en passasjeredgang på 70–90 pst. Dette førte til et stort inntektstap for kollektivselskapene. Gradvis gjenåpning av funksjoner gjør at flere bruker kollektivtransporten. Samtidig blir folk oppfordret til å unngå å reise kollektivt om en kan. Økt biltrafikk på veinettet kan også få konsekvenser for fremkommeligheten.

Tidlig i planfasen tas det viktige valg som vil få betydning for veiprojektene måloppnåelse i gjennomføringsfasen. Statens vegvesen og Nye Veier AS skal jobbe for å øke måloppnåelsen i sine prosjekter gjennom optimaliseringsprosesser, der forholdet til bl.a. prosjektene samfunnsøkonomi og til drifts- og vedlikeholdsfasen vektlegges. Statens vegvesen og Nye Veier AS skal effektivisere for å nå et overordnet mål om mer vei for pengene. Tidlig involvering av entreprenører og leverandører skal føre til at partene bruker felles erfaring og kompetanse for å optimalisere og utvikle prosjekter i fellesskap. Dette skal føre til et sterkere prosjekteierskap hos partene og dermed mindre grunnlag for konflikter. For å sikre optimalisering og innovasjon er det viktig at plangrunnlaget ikke detaljeres mer enn nødvendig.

Statens vegvesen har satt i gang to store forbedringsprosjekter innenfor henholdsvis vinterdrift og styring av vedlikeholdet. Disse skal på sikt bidra til økt effektivitet og økt måloppnåelse innenfor drift og vedlikehold av riksveiene. Flere FoU-aktiviteter er også rettet inn mot drift og vedlikehold, bl.a. et omfattende samarbeid med NTNU.

Statens vegvesen viderefører arbeidet med å få bedre styring med kostnadsutviklingen i store investeringsprosjekter, bl.a. ved å føre en samlet oversikt over prosjekter over 1 mrd. kr som skal ha KVVU-estimat, styringsmål og endringslogg i planfasen for utbyggingsprosjekter. Staten vil fortsatt forbedre arbeidsrutiner og interne krav for å sikre god nok prosjektstyring i alle prosjekter. Det pågår et strategisk arbeid med å modernisere vei-planlegging, herunder å innføre informasjonsmodeller innenfor planlegging, bygging, drift og vedlikehold av veianlegg.

Statens vegvesen har ansvaret for å utvikle veinormalene slik at de støtter opp under hovedmålene i transportpolitikken, og samarbeider med Nye Veier AS og fylkeskommunene i dette arbeidet. For å legge til rette for mer fleksibilitet i valg

av konkrete løsninger er det et mål at tekniske krav og standarder innenfor veibygging i større grad skal bli funksjonsbasert. Det er også et mål at den digitale infrastrukturen og tjenestene henger sammen og bygges rundt de samme standardene gjeldende for alle veieiere. Dette gjøres for å skape forutsigbarhet for både næringsliv og enkeltbrukere. Statens vegvesen skal følge teknologiutviklingen og bidra til at nye løsninger integreres i regelverk og standarder, og tas i bruk der det kan gi reduserte kostnader, mer nytte og økt måloppnåelse.

Avviklingen av sams vegadministrasjon fra 2020 har gitt fylkeskommunene en mer fremtredende rolle som veimyndighet. I tillegg har Nye Veier AS ansvar for sin veiportefølje, og kommunene har ansvar for de kommunale veiene. Statens vegvesen har en avgjørende rolle for at veinettet i Norge oppleves som sammenhengende, forutsigbart og sikkert for alle trafikanter, uavhengig av hvem som eier eller drifter de ulike strekningene. Fylkeskommunene og Oslo kommune har ansvar for og administrerer fylkesvei, lokal kollektivtransport og fylkesveiferjer. Samferdselsdepartementet har ansvaret for samferdsel i landet. Avviklingen av sams vegadministrasjon har vist at det må avklares nærmere hvilke roller og ansvar Statens vegvesen skal ha og hvilke oppgaver de skal utføre fremover i arbeidet med å følge opp det nasjonale ansvaret for vei, kollektivtransport og ferjer.

Statens vegvesen har gjennomgått store endringer som følge av avvikling av sams vegadministrasjon og en modernisering av trafikant- og kjøretøyområdet. Statens vegvesens nye, divisjonsbaserte organisasjonsmodell fra 2020 skal gjøre etaten bedre rustet i møte med krav om en mer effektiv og bærekraftig virksomhet til nytte for brukerne. Etaten har en mer konsentrert oppgave som utbygger av statlige veier og som forvalter av de nasjonale oppgavene innenfor transport og trafikant og kjøretøy enn tidligere. Samtidig skal Statens vegvesen også etter 2020 ha ansvaret for nasjonale oppgaver knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap og informasjon om de offentlige veiene og veitrafikk. Gjennom veitrafikkssentrene skal Statens vegvesen koordinere tiltak og styre tilgjengelighet på hele veinettet samt gi informasjon til trafikantene. Videre skal Statens vegvesen være Samferdselsdepartementets fagorgan for veisektoren som bl.a. innebærer arbeid med forvaltning av regelverk og bistand til departementet i arbeid med budsjett, Nasjonal transportplan og saker med veifaglige spørsmål.

Nærmere om budsjettforslaget

Til veiformål totalt er budsjettforslaget for 2021 på 36,3 mrd. kr.

Til sammen vil det gå 27,5 mrd. kr til investeringer i riksveier i 2021, inkl. 8,8 mrd. kr i ekstern finansiering. Det er funnet rom for forberedende arbeider og ev. anleggsstart på flere store prosjekt:

- E18 Lysaker–Ramstadsletta i Viken
- E39 Myrmel–Lunde i Vestland
- E39 Ørskogfjellet, krabbefelt i Møre og Romsdal
- E39 Lønset–Hjelset i Møre og Romsdal
- Rv. 4 Roa–Gran grense inkl. Jaren–Lygnebakken i Innlandet og Viken.

I tillegg er det satt av midler til å videreføre de forberedende arbeidene på OPS-prosjektene rv. 555 Sotrasambandet i Vestland, E8 Sørbotn–Laukslett i Troms og Finnmark og E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta i Nordland og Troms og Finnmark.

I 2021 er det foreløpig avtalt med Nye Veier AS utbyggingsaktivitet på E6 Kvæangsfjellet i Troms og Finnmark, E6 Ranheim–Åsen og E6 Ulsberg–Melhus i Trøndelag, E6 Moelv–Øyer i Innlandet, E18 Langangen–Dørdal i Vestfold og Telemark og E39 Kristiansand–Lyngdal i Agder.

Med budsjettforslaget i 2021 reduseres vedlikeholdsetterslepet samlet sett med om lag 1,5 mrd. kr. Dette er hovedsakelig knyttet til utbedring av tunnelene på TEN-T-veinettet mens for øvrige veielementer vil etterslepet øke i 2021. Det er betydelig usikkerhet knyttet til beregningen av etterslepet.

Regjeringen foreslår å bevilge 1 435 mill. kr i tilskudd til reduserte bompenger utenfor byområdene i 2021.

Tabell 4.3 viser forventede virkninger av budsjettforslaget for 2021 på indikatorer for infrastrukturstandard på riksveinettet.

Oppfølging av målene i Nasjonal transportplan 2018–2029 er nærmere omtalt i del III.

Tabell 4.3 Utvalgte indikatorer for riksveinettet i 2021

Antall km veinett utbedret med gul midtstripe	5,4
Antall km firefelts vei med fysisk adskilte kjørebane åpnet for trafikk	7,7
Antall km to- og trefelts vei med midtrekkverk	3,9
Antall km riksvei med forsterket midtoppmerking	100
Antall skredutsatte strekninger/punkt utbedret	1
Antall km tilrettelagt for gående og syklende	8,5
Antall km kollektivfelt bygd	14,2
Antall viktige knutepunkter for kollektivtransporten som er universelt utformet	4
Antall holdeplasser for kollektivtransport universelt utformet	28

Kap. 1320 Statens vegvesen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
01	Driftsutgifter	4 818 413	3 723 700	3 924 500
22	Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i>	6 192 819	6 431 800	7 484 700
28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 112 529	2 214 600	2 260 500
29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 176 737	1 212 000	928 400
30	Riksveinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22, post 29 og post 31 og kap. 1332, post 66</i>	12 993 835	13 129 400	11 668 000
31	Skredsikring riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	935 927	1 080 000	1 074 100
34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	168 218		
36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	107 992	50 000	41 900
37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	13 725		
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	264 500	254 300	
62	Skredsikring fylkesveier, <i>kan overføres</i>	703 552		
63	Tilskudd til gang- og sykkelveier, <i>kan overføres</i>	113 732		
64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i>	13 960	25 800	20 000
65	Tilskudd til fylkesveier, <i>kan overføres</i>		100 000	100 000
72	Kjøp av riksveiferjetjenester, <i>kan overføres</i>	1 275 756	1 487 900	1 573 300
73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	731 400	1 400 000	1 435 000
	Sum kap. 1320	31 623 095	31 109 500	30 510 400

Postene 62 og 63 er fra og med budsjettet for 2020 innlemmet i rammetilskuddet til fylkeskommunene.

For endringer i budsjettet etter saldert budsjett 2020, inkl. tiltak som følge av utbruddet av koronaviruset, vises det til kap. 3.2 i del I.

Det foreslås bevilget 30,5 mrd. kr til Statens vegvesen. Til sammen er det satt av om lag 12,8 mrd. kr på Statens vegvesens investeringsposter, som går til rasjonell gjennomføring av igangsatte prosjekter og gir rom for forberedende arbeider og ev. anleggsstart på flere nye prosjekter. Til drift og vedlikehold av riksveier foreslås om lag 7,5 mrd. kr.

Bindinger

Med budsjettforslaget for 2021 vil bindingene per 1. januar 2022 utgjøre om lag 67,8 mrd. kr.

Tabell 4.4 viser budsjettforslaget for 2021, bindinger ved inngangen til 2022, behov/bindinger i 2022, 2023 og etter 2023. Tabellen inkluderer prosjekter der det foreslås å bruke midler til forberedende arbeider i 2021, men som ikke er lagt frem for Stortinget med forslag om investeringsbeslutning.

Tabell 4.4 Anslag for statlige bindinger til vedtatte prosjekter og prosjekter som foreslås vedtatt i 2021

	Mill. kr				
	Forslag 2021	Bindinger per 01.01.2022	Behov 2022	Behov 2023	Bindinger etter 2023
Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter	928	24 897	1 880	2 508	20 457
Post 30 Riksveiinvesteringer ¹	11 668	41 830	9 552	10 085	22 193
Post 31 Skredsikring riksveier	1 074	1 051	632	368	51
Post 36 E16 over Filefjell	42	0	0	0	0
Sum	13 712	67 778	12 064	12 961	42 753

¹ Det er lagt til grunn en videreføring av 2021-nivået på midler til mindre investeringstiltak

Det legges ikke opp til at Samferdselsdepartementet i 2021 får fullmakt til å inngå nye forskutteringsavtaler. Allerede inngåtte forpliktelser dekkes.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 3 924,5 mill. kr.

Posten dekker ordinære driftsutgifter som administrasjon, lønn og husleie mv. samt utgifter til Norsk vegmuseum, utvikling og drift av IKT-systemer som brukes i gjennomføring av prosjekter.

Det settes av midler til å utvikle ny teknologi innenfor transportområdet, bl.a. dataplattformen til Nasjonal vegdatabank og etablering av infrastruktur for samvirkende intelligente transport-systemer (ITS) samt drift og forvaltning av eksisterende systemer.

Det er overtallighet i Statens vegvesen etter utviklingen av sams vegadministrasjon og overgang til ny organisasjon. Det er satt av midler til omstillingskostnader knyttet både til omorganiseringen av Statens vegvesen og som følge av anslått overtallighet knyttet til aktiviteten i investeringspostene i 2021.

Videre inngår forvaltningsoppgaver innenfor veiområdet, bl.a. forvaltning av grunneiendommer, avgivelse eller bistand ved uttalelser til andres planer etter plan- og bygningsloven, søknader om dispensasjon fra byggegrense, avkjørsel og gravetillatelse og utvikling av kvalitetssystem for planlegging og gjennomføring av utbyggingsprosjekter.

Posten omfatter også transportområdet, nasjonale oppgaver som arbeid med strategisk samferdselsplanlegging, regelutvikling, regulering og digitalisering av veitransport i Norge, sektor-

oppgaver innen klima og miljø, trafikk sikkerhet, drift av veitrafikksentraler, arbeid med samfunnsikkerhet og beredskap og FoU.

Det pågår et arbeid med å vurdere behov for nasjonale føringer i lover, forskrifter og vegnormaler som følge av utviklingen av sams vegadministrasjon og overføringen av fylkesveiadministrasjonen. En utredning om behov for nasjonale føringer for utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av riks- og fylkesvegnettet er på høring høsten 2020. Formålet er å sikre fortsatt kvalitet og effektivitet i oppgavegjennomføringen og oppfyllelse av nasjonale mål for vegeierne samtidig som fylkeskommunenes handlefrihet ivaretas. Som følge av dette, er det satt i gang et arbeid med å endre veglova § 10, slik at det kan stilles enhetlige krav til alle veieiere og utvikles et helhetlig sammenhengende transportsystem. Dette skal bl.a. sikre lik beredskap og standardisert trafikkdata for alle veier. Arbeidet videreføres i 2021.

Statens vegvesen samarbeider med fylkeskommunene på flere fagområder for å sikre at det fylkeskommunale veinettet ivaretas på en best mulig måte i overgangsperioden, jf. omtale i Prop. 1 S Tillegg 1 (2019–2020). Samarbeidet innebærer bl.a. at Statens vegvesen i en overgangsperiode yter enkelte tjenester til fylkeskommunene som de betaler for. Inntektene og utgiftene for Statens vegvesen knyttet til dette samarbeidet ventes å være på omtrent samme nivå i 2021 som i 2020.

Transportsektoren er under stor utvikling, ikke minst sett i lys av de muligheter ny teknologi og tilgang på data gir. Utgiftene til transportområdet bidrar til å nå regjeringens ambisjoner, slik de er beskrevet i Nasjonal transportplan 2018–2029, om å utnytte teknologi for å skape et bedre transportsystem for fremtiden. Driftsutgiftene dekker

Statens vegvesens arbeid med digitalisering og intelligente transportsystemer (ITS).

Digitalisering og automatisering ligger til grunn for utviklingen av transportsektoren. Dette åpner muligheter for å realisere samfunnsmessige gevinster ved at data kan brukes på nye måter til å løse fremtidens utfordringer. I 2020 ble det påbegynt et arbeid med revisjon av Vegdataforskriften. Dette arbeidet videreføres i 2021, og formålet vil være bl.a. å sikre grunnlaget for utviklingen av et digitalt nasjonalt veinett og bedre beredskap på vei.

Statens vegvesen vil i 2021 konsolidere og videreutvikle de nasjonale systemene for innsamling av trafikkdata fra det offentlige veinettet på vegne av alle veiforvaltere, i tråd med revidert veidataforskrift. Etaten vil ta i bruk ny stordatateknologi for behandling, sammenstilling og deling av data om trafikken på veinettet. Det pågår også arbeid med å finne ut om anonyme data fra teleoperatører kan brukes for å supplere dagens datakilder.

I tråd med krav i EUs ITS-direktiv har Statens vegvesen i samarbeid med Entur AS, Jernbanedirektoratet og Digitaliseringsdirektoratet startet Norges nasjonale tilgangspunkt for vei-, trafikk- og transportdata, Transportportal.no. I 2021 skal utviklingen av Transportportal.no fortsette for å sikre at Statens vegvesen tilbyr den beste mulige løsningen for å gjøre dataene tilgjengelige i henhold til krav i EU-forordningene. Slike nasjonale tilgangspunkt skal danne ryggraden i EUs satsing på å oppnå sammenhengende og interoperable transporttjenester i Europa. Å gjøre data av god og kjent kvalitet tilgjengelig er en forutsetning for å utvikle nye og gode tjenester. Det er derfor viktig at myndighetenes tilgang til data forankres i nasjonal lovgivning.

Forsknings- og innovasjonsaktiviteten rettes mot regelverksutvikling, kostnadseffektive og brukervennlige løsninger og tilrettelegging for et sikkert og bærekraftig transportsystem. Resultatene fra forskningen skal sikre og utvikle fagkunnskap og kompetanse slik at beslutninger tas på et faglig godt grunnlag. FoU-virksomheten i Statens vegvesen skal svare på målene i Nasjonal transportplan. Deler av arbeidet initieres og ledes gjennom større forsknings- og utviklingsprogrammer og gjennomføres i samarbeid med norske universiteter og forskningsinstitutter.

For prosjektet Ferjefri E39 pågår det doktorgradsarbeid og forskningsprosjekter, i hovedsak prosjekter som bidrar til ny kunnskap for å få til en betydelig kostnadsreduksjon på store kon-

struksjoner samt redusere miljøbelastningen ved anleggsarbeid.

Statens vegvesens følger opp og gjennomfører forsknings- og utviklingskontrakter med forskningsinstitutter, universiteter m.fl. Viktige forskningstemaer som i 2021 vil dekkles gjennom pågående FoU-program er:

- Miljøvennlig og effektiv bylogistikk
- Drift og vedlikehold på reisestrekninger for gående og syklende
- Bedre bruvedlikehold
- Fremtidens veiteknologi, analytisk dimensjonering
- Smartere vedlikehold, nye metoder og teknologi for kostnadseffektivt vedlikehold.

Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier

Det foreslås bevilget 7 484,7 mill. kr, med en foreløpig anslått fordeling på om lag 4 450 mill. kr til drift og om lag 3 030 mill. kr til vedlikehold.

Posten omfatter hovedsakelig entreprenørutgifter knyttet til drift og vedlikehold av riksveier samt utgifter til lønn og konsulenttjenester som er direkte knyttet til de operative oppgavene for drift og vedlikehold. Operative byggherreoppgaver omfatter bl.a. tilstandskartlegging og kontroll av veiobjekter, planlegging av tiltak, å gjennomføre anbudskonkurranser, å inngå kontrakter, å følge opp og kontrollere entreprenørens leveranser innen HMS, økonomi og kvalitet, å ivareta byggherrens HMS-ansvar og oppfølging i garantiperioden.

Avvikling av sams veiadministrasjon medfører store endringer i drifts- og vedlikeholdskontraktene. Frem til 2020 var kontraktene felles for riks- og fylkesveier. Når disse felleskontraktene løper ut, vil Statens vegvesen inngå nye kontrakter for riksveiene som etaten har ansvar for. For å sikre mest mulig effektiv drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier kan det være aktuelt at Statens vegvesen og fylkeskommunene i en overgangsperiode samarbeider om kontrakter i områder med sammenhengende veistrekninger som både består av riks- og fylkesvei. Dette vil kunne gjelde både investeringer, drift og vedlikehold, men spesielt være knyttet til driftskontrakter. I enkelte tilfeller kan det være aktuelt at Statens vegvesen er ansvarlig for kontrakter som også gjelder fylkesvei. I andre tilfeller kan det være mer hensiktsmessig at fylkeskommuner inngår kontrakter som også gjelder riksvei. Slikt samarbeid forutsetter at Statens vegvesen og fylkeskommunene inngår avtaler som regulerer fordeling av utgifter og fakturering av disse.

Drift

Veinettet driftes av entreprenørselskaper gjennom kontrakter med Statens vegvesen. Kontraktene regulerer de oppgavene som er nødvendige for at veinettet skal være tilgjengelig og sikkert for trafikantene og holde god miljøstandard. Dette er aktiviteter som brøyting, strøing med salt og sand, veimerking, vask og renhold, oppretting av skilt og skjøtsel av grøntarealer. Drift av veinettet omfatter også elektrooppgaver som å sørge for lys på veiene og å legge til rette for radio og nødnett i tunneler samt å sørge for at kommunikasjonslinjer til trafikksikkerhetsutstyr fungerer.

Driftskontraktene som ble inngått i 2019, hadde en prisøkning på om lag 42 pst. sammenlignet med de kontraktene de avløste. For nye driftskontrakter inngått i 2020, var tilsvarende prisøkning på om lag 73 pst. Hovedårsaker til dette kan være avviklingen av sams veiadministrasjon med oppsplitting av felleskontrakter for riks- og fylkesvei.

Det har over tid vært en tilfredsstillende konkurransesituasjon i markedet for driftskontrakter, selv om svak konkurranse har forekommet i avgrensede geografiske områder og for spesielle fagområder. I snitt var det 3,3 tilbydere per driftskontrakt med oppstart i 2020. Til sammenligning var det 2,3 tilbydere per kontrakt for kontraktene inngått i 2019. Gjennomsnittlig antall tilbydere siste 10 år er 4,2 per kontrakt. Den noe lavere interessen de siste to årene kan henge sammen med opphør av sams vegadministrasjon. Det norske entreprenørmarkedet for drift av vei består av både store riksdekkende, mellomstore regionale og lokale aktører. I tillegg kommer et stort spekter av fagaktører som dekker spesialiserte fag. Markedet består i all hovedsak av norske og felle-nordiske aktører. Det er foreløpig ikke europeiske entreprenørselskaper innen drift- og vedlikehold av veier i Norge, men bruk av utenlandske underentreprenører og innleid arbeidskraft er økende.

Driftskontraktene utvikles kontinuerlig for å øke effektivitet og måloppnåelse i driften av riksveiene samt for å tilpasse dem til oppdaterte krav, teknologiutvikling, innovasjon, miljø m.m. Det er bl.a. satt krav til maskinpark og maskintyper og krav til at hovedentreprenøren skal utføre arbeidet med eget utstyr og mannskaper for å sikre god nok kvalitet og forhindre at entreprenøren tar for stor risiko med utførelsen. I tillegg er det i enkelte kontrakter satt krav til andel lærlinger. Videre ble oppgjørsform for salting og strøing endret fra kompensasjon for mengde til tidsbruk

fra 1. september 2018. Endrede krav vil kunne påvirke kostnadene når nye kontrakter fases inn.

Vedlikehold

Vedlikehold av veinettet består av tiltak for å ta vare på og bidra til god funksjon på veiinfrastrukturen. Dette omfatter tiltak for å gjenopprette og opprettholde standarden på veidekker, grøfter, bruer, tunneler, støyskjermer, holdeplasser og alle tekniske anlegg i tråd med fastsatte kvalitetskrav. Godt vedlikehold bidrar til at kostnadene til drift av infrastrukturen holdes nede. Reduksjon i vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet finansieres med bevilgningene til vedlikehold på post 22, tunneloppgradering på post 29 og fornying på post 30. Det anslås at vedlikeholdsetterslepet vil reduseres med om lag 1,5 mrd. kr på riksveinettet samlet sett.

Til vedlikehold av tunneler settes det av om lag 520 mill. kr. Tunnelvedlikehold består i stor grad av vedlikehold og utskiftninger av sikkerhetsutstyr, trafikkstyringssystemer og styringsystemer. Tiltak som er kritiske for at tunnelene kan holdes åpne for normal trafikk og reparasjon av skader som kan være dyrere å utbedre på et senere tidspunkt bli prioritert. Tiltak i tunneler for å ivareta krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene omtales under kap. 1320, post 30 Riksveinvesteringer.

Elektriske anlegg i tunneler krever langt hyppigere utskifting og modernisering enn øvrige tunnelelementer som f.eks. betonghvelv og vifter. Nye tunneler bygges for å kunne vare i 100 år, mens deler av de elektriske anleggene har en forventet levetid på 10 til 15 år. Utskifting og modernisering av slike anlegg utgjør dermed en betydelig kostnad i en tunnels levetid, og jevnlig utskiftninger er nødvendig for å ivareta krav, forskrifter og funksjonalitet.

Til vedlikehold av bruer og ferjekaier settes det av om lag 465 mill. kr i 2021. En rekke bruer har skader som tilsier at vedlikeholdskostnadene vil øke på sikt. Det er derfor viktig å opprettholde et tilstrekkelig nivå for å bremse vedlikeholdsetterslepet. Viktige vedlikeholdstiltak på bruer er bl.a. betongrehabilitering, overflatebehandling av stål samt rehabilitering av utstyr som f.eks. fuger og rekkverk. Tiltak på ferjekai omfatter i tillegg bl.a. vedlikehold av teknisk utstyr, som styringsystemer og utskifting av hydraulisk olje. Udekket vedlikeholdsbehov på bruer og ferjekaier øker risikoen for at det må innføres lastrestriksjoner.

Til vedlikehold av veidekker settes det av om lag 950 mill. kr i 2021. Slikt vedlikehold har vært

prioritert de siste årene, og det har vært en positiv utvikling i andelen veidekker som tilfredsstillter Statens vegvesens vedlikeholdsstandard. Ved inngangen til 2020 tilfredsstilte 92,1 pst. av Statens vegvesens veidekker kravene til spor og jevnhet. Andelen ventes å bli noe redusert i 2021.

Til vedlikehold av dreneringsanlegg (grøfter, kummer og rør) settes det av om lag 450 mill. kr i 2021. Kontinuerlig vedlikehold av dreneringsanlegg sikrer veien mot vannskader. Dårlig drenering og vann som blir stående i veikroppen, fører til økt nedbryting av veien og kortere levetid på veidekket. Utgiftene ved å utsette vedlikeholdstiltak blir i slike tilfeller høyere enn ved et kontinuerlig vedlikehold. Klimaendringer og større nedbørmengder øker behovet for å beskytte veien mot flom og oversvømmelse.

Til vedlikehold av veiutstyr settes det av om lag 420 mill. kr i 2021. Veiutstyr omfatter bl.a. rekkverk langs veien, profilerte kantlinjer (rumfelt), ettergivende master for lys, skilt, signaler og annet vei- og trafikktutstyr m.m. som reduserer faren for personskaade ved påkjørsel og bidrar til god fremkommelighet. Mangelfull skilting, trafikkinformasjon og veibelysning, samt vedlikeholdsetterslep på rekkverk kan være en alvorlig fare for trafikksikkerheten og fremkommeligheten. Vegtilsynet har ved flere tilsyn pekt på behov for å utbedre rekkverk av hensyn til trafikksikkerhet.

For å gjennomføre vedlikeholdstiltakene settes det av om lag 180 mill. kr til byggherreoppgaver.

Det settes i tillegg av om lag 50 mill. kr til å dekke skader som følge av vær eller andre uforutsette hendelser.

Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

Det foreslås bevilget 2 260,5 mill. kr.

Det er satt av 7 mill. kr til trafikksikkerhetstiltak knyttet til forventet overskudd fra salg av personlige kjennemerker i 2021, jf. kap. 4320, post 01 Salgsinntekter. Statens vegvesen arbeider med endring i gebyrforskrifter for å innføre økt bruk av overtredelsesgebyr. Dette vil kunne effektivisere kontrollvirksomheten ytterligere fra 2021.

Arbeidet med Autosys er nå i slutfasen. Det vil i 2021 settes av midler for å kunne utvikle nye digitale løsninger og videreføre arbeidet med selvbetjeningsløsninger innen trafikant- og kjøretøyområdet samt til drift og forvaltning av eksisterende systemer.

Innenfor trafikant- og kjøretøytilsyn prioriteres oppgaver i tråd med målene for trafikksikkerhet

og miljø i Nasjonal transportplan 2018–2029. Trafikksikkerhetsarbeidet skal legge til rette for god førerkompetanse og god trafikksikkerhetsstandard på kjøretøyene. God miljømessig kjøring og god standard på kjøretøyene reduserer også utslippene fra veitrafikken. En aktiv og målrettet tilsyns- og kontrollvirksomhet bidrar til å sikre kvaliteten i nasjonal trafikkopplæring og teknisk tilstand på kjøretøyparken.

Statens vegvesen fører tilsyn med bl.a. verksteder, forhandlere, testing av autonome kjøretøy, parkeringsvirksomheter, trafikkskoler og andre opplæringsinstitusjoner. For en del av disse virksomhetene kreves det også godkjenninger av både personellet og virksomheten. Videre gjennomføres det tilsyn for å avdekke aktører som driver ulovlig innenfor disse områdene.

Samhandling med andre etater er viktig innen tilsyns- og kontrollarbeidet. Videre er regelverksarbeid på området både nasjonalt og internasjonalt et viktig område for Statens vegvesen i 2021.

Målrettet utekontroll blir videreført på tider og steder med høy sannsynlighet for å avdekke feil og mangler. Dette bidrar til økt trafikksikkerhet, fremkommelighet og like konkurransevilkår i transportbransjen. Statens vegvesen samarbeider med andre kontroll- og tilsynsmyndigheter samt næringsvirksomheter gjennom bl.a. felles kontroller og utveksling av informasjon. I tillegg til vinterutrustning er sikring av last, kontroll av bremses, kjøre- og hviletid og kabotasje sentrale områder i kontrollaktiviteten. Digitaliseringen av utekontrollen gjennom bl.a. systemene for risikoklassifisering og skiltgjenkjenning, videreføres. Dette bidrar til å effektivisere kontrollarbeidet, og at kjøretøy med feil og mangler blir kontrollert hyppigere enn kjøretøy uten slike avvik.

De senere årene har Statens vegvesen samarbeidet med bedrifter som kjøper transport, for å bedre trafikksikkerheten og fremkommeligheten i vinterseongen for tunge kjøretøy i Norge. Samarbeidet, som kalles «Trygg Trailer», videreføres i 2021.

Statens vegvesen har ansvaret for å forvalte og utvikle nasjonalt regelverk samt påvirke utformingen og implementeringen av EØS-regelverk innen trafikant- og kjøretøyområdet. Innføring av nytt godkjenningsregelverk for bil høsten 2020, medfører at Statens vegvesen fra 2021 og fremover får nye og mer omfattende oppgaver knyttet til markedsovervåking. Hensikten er å gjøre nye kjøretøy sikrere og bidra til lavere utslipp og redusere muligheten for å manipulere testresultater og målekrav. Det vil også bli arbeid med skjerpede regler for bruk av elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy for å redusere de negative kon-

sekvensene vi har sett for sikkerhet og fremkommelighet.

EUs mobilitetspakke 1 som ble vedtatt i juli 2020, medfører behov for å vurdere lovgrunnlaget for kontrollvirksomheten, bl.a. hjemlene for behandling av personopplysninger til kontrollformål. Statens vegvesen må også regne med å utføre flere oppgaver i utekontrollen knyttet til mobilitetspakken. Det er behov for økt samarbeid med Arbeidstilsynet.

Statens vegvesen behandler søknader og fører tilsyn med ordningen for utprøving av selvkjørende motorvogn. Samtidig deltar etaten i det internasjonale arbeidet med å etablere permanente krav til automatiserte kjøretøy.

God kvalitet på føreropplæringen og førerprøven er viktig for trafikksikkerheten. Nye krav til etterutdanning og en regodkjenningsordning for trafikklærere for å sikre tilstrekkelig kompetanse er prioritert i 2021. Statens vegvesens arbeid med bedre identitetskontroll av personer som gjennomfører teoretiske og praktiske prøver har som mål å sikre at rett kandidat går opp til prøven. Flere offentlige etater bruker Statens vegvesens systemer og tjenester i dag, og det ventes at flere ønsker å bli med på ordningen. Dette gir god utnyttelse av offentlige ressurser.

Drosjeførerprøven blir innført i andre halvår 2020. Den teoretiske prøven kan avlegges på alle trafikkstasjoner hvor Statens vegvesen tilbyr teori-prøver. Den praktiske prøven krever mer ressurser, og vil i startfasen tilbys på 19 steder spredt over hele landet. Det er utdannet sensorpersonell som vil gjennomføre prøven på disse stedene.

Programmet for digital førerrettsforvaltning sluttføres i 2021. Programmet forenkler og forbedrer dagens førerkortforvaltning ved å innføre digitale løsninger for å vurdere om vilkårene for førerrett er oppfylt. Hovedgevinstene er forenkling for yrkessjåfører, førere i aldersgruppen 80+ og øvrige brukere som har behov for helseattest. I tillegg blir saksbehandlingen i Statens vegvesen mer effektiv.

Arbeidet med å utvikle nettbaserte selvbetjeningsløsninger innenfor trafikant- og kjøretøyområdet videreføres i 2021. Andelen som bruker løsningene er økende. For å følge prinsippet om kostnadsriktighet og for å øke bruken ytterligere ble det fra 2019 innført differensierte gebyrer for flere tjenester. Differensierte gebyrsatser vurderes innført for flere løsninger etter hvert som de er ferdig utviklet. Utvikling og bruk av selvbetjeningsløsningene fører til at færre møter opp på trafikkstasjonene og vil ha konsekvenser for etatens fremtidige inntekter.

Statens vegvesen arbeider med sikte på å utvikle en nettbasert selvbetjeningsløsning der eier selv kan av- og påregistrere kjøretøyet uten at kjennemerkene må leveres inn. Ordningen vil gjøre det enklere for kjøretøyeier å avregistrere kjøretøy som i perioder ikke er i bruk. Målet er å innføre ordningen i løpet av 2023.

Kjøretøydata er en viktig kilde for mange aktører, både offentlige og private. Statens vegvesen jobber med å gjøre dataene tilgjengelige på en enklere og mer fremtidsrettet måte. Arbeidet med å utvikle rapportløsninger og selvbetjeningsløsninger vil pågå frem til våren/sommeren 2021.

For å sikre gode tjenester for brukerne, og særlig for de tjenestene som fremdeles krever oppmøte, må det være et tilgjengelig tilbud i hele landet. Regjeringen har vedtatt at ny tjenesteleveransmodell og -struktur skal gjennomføres. Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen fastsette en omstillingsplan for den videre gjennomføringen av reformen av trafikant- og kjøretøyområdet. Reformen er planlagt gjennomført innen utgangen av 2024. Det vises til omtale under *Andre veisaker*.

I 2020 ble det lansert en ny fartskampanje som planlegges videreført i 2021 og de neste årene. Trafikksikkerhetskampanjene *Oppmerksomhet* og *Belte i buss* planlegges også videreført. Temaet samspill mellom ulike trafikantgrupper er under utredning, og det vil i 2020 besluttes om en ny kampanje skal utvikles og lanseres i 2021.

Autosys

Det er planlagt å bruke 110 mill. kr til å slutføre arbeidet med Autosys i 2021.

I Prop. 1 S (2015–2016) redegjorde departementet for det videre arbeidet i prosjektet, og Stortinget vedtok en kostnadsramme for hele prosjektet på 2 045 mill. 2021-kr. Gjenstående leveranser har en kostnadsramme på 308 mill. kr og en styringsramme på 123 mill. kr. Prosjektet for utvikling av kjøretøydelen hadde en styringsramme på 1 042 mill. 2021-kr, og en kostnadsramme på 1 228 mill. 2021-kr. Prosjektets forventede kostnader for ferdigstilling av kjøretøydelen er beregnet til 950 mill. 2021-kr. Den anslåtte totale kostnaden for prosjektet, inkl. trafikantdelen, er 1 706 mill. 2021-kr. Prosjektet følger oppsatt plan og blir ferdig i første halvår 2021. Autosys vil med dette bli levert under den kostnads- og styringsrammen som ble vedtatt ved behandlingen av Prop. 1 S (2015–2016), og i henhold til omfang, kvalitet og tid som da ble anslått.

Statens vegvesen er i sluttfasen med å ferdigstille arbeidet gjennom utvikling av de siste leveransene på kjøretøyområdet. Hittil er fem leveranser knyttet til saksbehandlersystem for godkjenning og registrering av kjøretøy satt i drift. Motorvognregisteret, som var 40 år gammelt, er erstattet. Det nye systemet er integrert med over 20 tilstøtende interne og eksterne system som dermed fungerer som en helhet for administrasjon av kjøretøyparken i Norge.

De gjenstående leveransene vil gi brukerne ytterligere og verdifull nytte og effekt av løsningene. Løsningene for teknisk godkjenning av kjøretøy tilpasses nå EU-harmonisert elektronisk samsvarssertifikat (IVI – Initial Vehicle Information), som blir et krav fra EU fra 2026.

Autosysprosjektet er beregnet til å gi effektiviseringsgevinster på om lag 100 mill. kr i perioden 2014–2021. Gevinster for om lag 90 mill. kr i perioden 2014–2019 blir realisert i løpet av 2020. Gevinstene er knyttet til utvikling av nye og forbedrede saksbehandlingssystemer på trafikant- og kjøretøyområdet samt nye selvbetjeningsløsninger og økt bruk av disse. Statens vegvesen kan som følge av dette håndtere en økt oppgavemengde innenfor trafikant- og kjøretøyområdet.

Den beregnede netto samfunnsnyttien av den samlede utviklingen er anslått til 6,3 mrd. 2021-kr.

Post 29 OPS-prosjekter

Det foreslås bevilget 928,4 mill. kr.

Offentlig-privat samarbeid (OPS) er et samarbeid mellom offentlige og private aktører. Statens vegvesen er byggherre og det private OPS-selskapet er byggherrens representant. OPS-selskapet har totalansvaret for arbeidet med veistrekningen i 20–30 år.

I 2021 settes det av midler til kontraktsfestet statlig vederlag til OPS-strekningene E39 Klett–Bårdshaug i Trøndelag, E39 Lyngdal–Flekkefjord i Agder, E18 Grimstad–Kristiansand i Agder og rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet. I tillegg er det satt av midler til å videreføre oppgraderingen av fem tunneler på strekningen E39 Klett–Bårdshaug i Trøndelag.

Post 30 Riksveiinvesteringer

Det foreslås bevilget 11 668,0 mill. kr. I tillegg er det lagt til grunn om lag 1 700 mill. kr i ekstern finansiering. Bompenger fra prosjekter som ikke er lagt frem for Stortinget, er ikke inkl. i anslaget.

Tabell 4.5 viser anslått fordeling av forslaget til bevilgninger på post 30.

Tabell 4.5 Anslått fordeling av bevilgningen på post 30

	Mill. kr
	Anslått fordeling
Store prosjekter	5 500
Bymiljøavtaler og byvekstavtaler	1 000
Programområdetiltak	2 100
Fornyning av riksvei	2 000
Planlegging og grunnverv m.m.	850
Nasjonale turistveier	150
Samarbeidsprosjekter med eksterne ¹	100
Sum post 30	11 700

¹ Samarbeidsprosjekter med eksterne aktører, i hovedsak kommuner og fylkeskommuner om f.eks. avkjøringer. Beløpet har sin motpost på kap. 4320 Statens vegvesen, post 01 Salgsinntekter m.m., hvor betalinger fra de eksterne inntektsføres.

Følgende prosjekter med kostnad over 200 mill. kr er ventet åpnet for trafikk i 2021:

- E18 Professor Koths vei (gang- og sykkelvei langs E18) i Oslo og Viken

- E16 Gudvanga-/Flenjatunnelene i Vestland
- rv. 580 Sandslikryssset i Vestland
- rv. 13 Hjelmeland og Nesvik ferjekaier i Rogaland

- rv. 36 Bø–Seljord i Vestfold og Telemark
- E6 Tømmernes-, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjelltunnelene i Nordland og Troms og Finnmark.

Store prosjekter

I 2021 legges det opp til at midlene i hovedsak vil bli brukt til å følge opp vedtatte prosjekter.

Det er satt av midler til å videreføre de forberedende arbeidene på OPS-prosjektene rv. 555 Sotrasambandet i Vestland, E8 Sørbotn–Laukslett i Troms og Finnmark og E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta i Nordland og Troms og Finnmark.

I tillegg er det satt av midler til forberedende arbeider og ev. anleggsstart for følgende prosjekter:

- E18 Lysaker–Ramstadsletta i Viken
- E39 Myrmel–Lunde i Vestland
- E39 Ørskogfjellet, krabbefelt i Møre og Romsdal
- E39 Lønset–Hjelset i Møre og Romsdal
- rv. 4 Roa–Gran grense inkl. Jaren–Lygnebakken i Innlandet og Viken.

Det vises til den rutevise omtalen under *Nærmere om investeringsprogrammet*.

Bymiljø- og byvekstavtaler

I 2021 skal midlene bli brukt til tiltak i byområder som har inngått bymiljø- og byvekstavtaler. Tiltakene omfatter i hovedsak bygging av sammenhengende sykkelveinett og kollektivtrafikktiltak. Rammen brukes primært til å videreføre allerede vedtatte prosjekter. Det er likevel funnet rom for å starte opp enkelte nye tiltak i Oslo og Viken samt i Trondheim.

Det vises til byomtalen under Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Programområdetiltak

Utbedringstiltak

Utbedringstiltak er mindre tiltak for å forbedre veiens funksjonalitet. Midlene blir i hovedsak brukt til å oppgradere ferjekaier, breddeutvidelser, forsterkning av bruer, utbedring av kryss og kurver og andre mindre oppgraderinger av riksveinettet. Utbedringstiltak gjennomføres sammen med tiltak til fornying der det er hensiktsmessig.

Av utbedringstiltak prioriteres i 2021 midler til å videreføre arbeidene med å utbedre strekningen

Besteland–Helle på rv. 9 i Setesdal i Agder. Det prioriteres også midler til å videreføre utbedringen av flere delstrekninger på rv. 3 i Østerdalen i Innlandet.

Videre er det innenfor rammen prioritert midler til å videreføre arbeidene på utbedringsstrekningene rv. 41 Treungen–Vrådal i Telemark, E16 Fagernes–Øye i Oppland og E6 Grong–Nordland grense.

Det er prioritert midler til delfinansiering av prosjektet E6 Helgeland sør, jf. Prop. 148 S (2014–2015) *Utbygging og finansiering av E6 på strekningen Nord-Trøndelag grense–Korgen, inkl. Brattåsen–Lien i Vefsn og Grane kommunar (E6 Helgeland sør) i Nordland*. I tillegg er det lagt til grunnmidler til å oppgradere flere ferjekaier i forbindelse med utlysning av nye kontrakter om drift av ferjesamband.

For å legge til rette for elektrifisering av ferjesambandene E6 Bognes–Skarberget og rv. 827 Drag–Kjøpsvik over Tysfjorden i Nordland, er det lagt opp til større arbeider på ferjekaiene og kapasitetsøkning i kraftforsyningen til ferjekaiene. Oppstart av prosjektet forutsetter Stortingets tilslutning til kostnadsramme, jf. forslag til romertallsvedtak.

Tiltak for gående og syklende

Midlene vil bli brukt til å følge opp allerede vedtatte prosjekter. De vil i hovedsak bli brukt til å bygge sammenhengende sykkelveinett i byer og tettsteder og bygge ut strekninger knyttet til skoleveier. Bl.a. prioriteres midler til å videreføre utbyggingen av gang- og sykkelvei langs rv. 19 på strekningen Tigerplassen–Norelokka i Østfold, langs E6 på strekningen Sandbakken–Skjeberg i Østfold samt langs rv. 40 på strekningen Gjerdal–Yttersøveien i Vestfold og Telemark.

Trafikksikkerhetstiltak

Midlene vil bl.a. bli brukt til tiltak for å forhindre alvorlige ulykker. Bygging av midtrekkverk er prioritert. Blant øvrige prioriterte tiltak er utbedring av terrenget langs veien, veibelysning, kurve- og kryssutbedringer, rekkverk samt legge til rette for forsterket midtoppmerking (rumlefelt).

Det er prioritert midler til restfinansiering i forbindelse med byggingen av midtrekkverk på E39 på strekningen Tuft–Flatøy i Vestland samt til restfinansiering av arbeidene med ny kontrollstasjon på E6 ved Øyjord i Nordland. Innenfor rammen videreføres arbeidene med en rekke tiltak mot utforkjørings- og møteulykker på flere strek-

ninger, bl.a. E39 i Rogaland og Vestland og på E16 i Vestland. Det legges også opp til delfinansiering av tiltak i Vegpakke Harstad. I tillegg prioriteres midler til å videreføre arbeidene med:

- nytt kryss på E6 ved Selsverket i Innlandet
- installering av veilys på strekningen E18 Ørje–Melleby i Viken
- installering av veilys på strekningen E39 Kronborg–Farsund i Vestland.

Miljø- og servicetiltak

Midlene vil i hovedsak bli brukt til enkelte støytak langs E6 i Kirkenes samt til tiltak for å utbedre den gamle kongeveien langs E6 over Dovrefjell.

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming

Midlene vil i hovedsak bli brukt til å anlegge kollektivfelt og til å oppgradere holdeplasser for å legge til rette for bedre fremkommelighet og tilgjengelighet. Det er bl.a. prioritert midler til å videreføre arbeidene med kollektivgate gjennom Gjøvik i Innlandet.

Fornyning

Midlene brukes i hovedsak til utbedringstiltak i en rekke riksveitunneler for å tilfredsstille kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. I tillegg er det satt av midler til å delfinansiere prosjektet E6 Helgeland sør i Nordland, jf. Prop. 148 S (2014–2015) *Utbygging og finansiering av E6 på strekninga Nord-Trøndelag grense – Korgen, inkl. Brattåsen – Lien i Vefsn og Grane kommunar (E6 Helgeland sør) i Nordland* og til å delfinansiere utbedringen av E6 på strekningen Grong–Nordland grense.

Tunnelutbedringsprogrammet

Midlene vil i hovedsak bli brukt til å videreføre allerede vedtatte prosjekter. I tillegg prioriteres midler til forberedende arbeider og ev. anleggsstart for utbedring av E16 Lærdalstunnelen i Vestland. Utbedring av Lærdalstunnelen vil bli et av de mest omfattende prosjektet som er gjennomført innen tunnelutbedringsprogrammet. Regjeringen vil på egnet måte komme tilbake til Stortinget med forslag til kostnadsramme for prosjektet.

Arbeidet med å utbedre tunneler lengre enn 500 meter for å ivareta kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene videreføres. Dette er nødvendig for å ivareta både fremkommeligheten og trafikksikkerheten i disse tunnelene. Med bud-

sjettforslaget vil ni tunneler som ligger på den norske delen av det transeuropeiske veinettverket (TEN-T-veinettet) bli utbedret i 2021. Det gjenstår med dette oppgradering av 28 tunneler på TEN-T-veinettet. I tillegg er det lagt opp til å erstatte 20 tunneler med nye veistrekninger, og det er ikke lagt opp til å oppgradere disse.

Med budsjettforslaget vil det i 2021 være satt i gang utbedring eller forberedende arbeider i samtlige tunneler på TEN-T-veinettet som skal oppgraderes, med unntak av E16/E39 Fløyfjell-tunnelen. Tidspunktet for utbedringen av denne tunnelen må vurderes i lys av andre tiltak i Bergen sentrum.

Arbeidet med tunnelutbedringstiltakene har vist seg å være både mer komplisert og dyrere enn tidligere antatt. Samferdselsdepartementet endret derfor i 2020 strategi for gjennomføringen av tunnelutbedringene, slik at i hovedsak kun kritisk vedlikeholdsbehov og andre forhold som er viktige for tunnelenes sikkerhet utbedres samtidig med tiltakene i henhold til forskriftene, jf. Prop. 1 S (2019–2020). Dette innebærer at ordinært vedlikeholdsetterslep i tunnelene i hovedsak må utbedres senere.

Siden gjennomføringen av tiltak i tunneler på TEN-T-vegnettet prioriteres, er det i 2021 kun funnet rom for å utbedre enkelte tunneler på det øvrige riksveinettet. Utbedringer av tunneler på det øvrige riksveinettet vil derfor i all hovedsak ikke kunne gjennomføres innen 2022/2023 som forutsatt. Prioriteringen av tiltak vil derfor måtte vurderes i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033.

Det vises til nærmere omtale av fornyingstiltak i tunneler under *Nærmere om investeringsprogrammet*.

Planlegging, grunnerverv og forberedende arbeider
Budsjettforslaget vil legge til rette for tilstrekkelig planavklaring for prosjekter prioritert i Nasjonal transportplan 2018–2029 og legge grunnlaget for fremtidig prioritering av en rekke prosjekter og tiltak. Oppgavene omfatter arbeider med kommunedelplaner og reguleringsplaner for større investeringsprosjekter og planlegging av samordnede utbedringer gjennom mindre tiltak langs eksisterende veinett.

Det settes av midler til grunnerverv som skjer før prosjekter tas opp til bevilgning, inkl. innløsning av boliger i eller nær fremtidige veilinjer og ev. til erverv av kompensasjonsområder for dyrket mark og verdifulle naturområder som omdisponeres til veiformål.

Det settes av midler til enkelte arbeider som må utføres som grunnlag for prioritering i budsjettsammenheng og grunnlag for fastsettelse av kontrakts- og gjennomføringsstrategi på prosjekter med prognose for sluttkostnad over 500 mill. kr (forberedende arbeider). Arbeidene omfatter bl.a. utarbeidelse av styringsdokumenter, inkl. gjennomføring av anslag, samt arbeid med kontraktgrunnlag. For prosjekter som omfattes av KS-ordningen innebærer dette også utgifter til ekstern kvalitetssikring av kostnadsoverslag og styringsunderlag (KS2).

Nasjonale turistveier

Nasjonale turistveier omfatter 18 veistrekninger med en samlet veilengde på 2 151 km. Satsingen styrker det norske reiselivsproduktet med en særegen attraksjon der kombinasjonen av landskap, kjøretur, arkitektur og kunst frister bilturister til å velge Norge som sitt feriemål.

I tråd med Nasjonal transportplan 2018–2029 skal Nasjonale turistveier fremstå som en helhetlig attraksjon fra 2024. Fra arbeidet startet i 1994 vil da i alt 189 prosjekter være gjennomført. Samarbeidsavtaler med de berørte fylkeskommunene skal sikre nødvendig drift og vedlikehold samt god forvaltning av fylkesveier med turistveistatus.

I løpet av 2021 vil 168 prosjekter være fullført. Rasteplasser og utsiktspunkter som skal stå ferdig i 2021, er Hårr (Jæren), Flesefossen (Ryfylke), Espeneset og Tyrvefjora (Hardanger), Hestad (Gaularfjellet) og Kjøllen (Rondane). Anleggene Madland havn (Jæren), Eikelandsfossen (Gaularfjellet) og Sundshopen (Helgelandskysten) startes opp og er planlagt fullført i 2022.

I satsingen inngår opprusting og kvalitetsheving av kjente attraksjoner langs Nasjonale turistveier som Vøringsfossen, Gjende og Torghatten. For disse anleggene tas etapper i bruk etter hvert som de ferdigstilles. Trappebrua som forbinder Fossli og Fossetromma ovenfor Vøringsfossen ble åpnet i august 2020. I 2021 starter arbeidet med tilrettelegging og sikring på Fossetromma. Nordland fylkeskommune og Brønnøy kommune har vedtatt et regionalt og lokalt bidrag på 17 mill. kr med sikte på at de planlagte tiltakene for Torghatten kan fullføres innen 2024.

I Prop. 1 S (2019–2020) er det bl.a. lagt til grunn at Samferdselsdepartementet i løpet av 2020 vil se nærmere på den samlede ressursbruken til Nasjonale turistveier og hvilken innretning denne skal ha videre. Det ble samtidig lagt opp til å vurdere i hvilken grad Nasjonale turistveier bidrar til å oppnå de transportpolitiske målene i

Nasjonal transportplan. Dette arbeidet er i gang og må bl.a. ses i en større transportpolitisk sammenheng i arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette i Nasjonal transportplan 2022–2033.

Post 31 Skredsikring riksveier

Det foreslås bevilget 1 074,1 mill. kr til skredsikringstiltak på riksveinettet.

Innenfor foreslått ramme er det planlagt å legge til rette for rasjonell anleggsdrift for allerede vedtatte prosjekter. Det er bl.a. prioritert midler til å videreføre prosjektene E16 Kvamskleiva i Innlandet, rv. 5 Kjøsnesfjorden i Vestland og E69 Skarvberg tunnelen i Finnmark. I tillegg er det prioritert midler til sluttfinansiering på prosjektet E6 Indre Nordnes–Skardalen i Troms og Finnmark.

Det vises til den korridorvise omtalen under *Nærmere om investeringsprogrammet*.

Post 36 E16 over Filefjell

Det foreslås bevilget 41,9 mill. kr.

Midlene vil bli brukt til restfinansiering av utbyggingen av delstrekningen Øye–Eidsbru i Innlandet. Prosjektet åpnet for trafikk i september 2020. Det vises til omtalen av korridor 5 i *Nærmere om investeringsprogrammet*.

Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

Det årlige behovet for bevilgninger avhenger av rentenivået. Renteforutsetningen som er lagt til grunn for 2021, 0 pst., medfører at det ikke er behov for bevilgninger i 2021.

Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

Det foreslås bevilget 20 mill. kr.

I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* la regjeringen til grunn en tilskuddsordning som omfatter flaskehalser for tømmervogntog på fylkesveinettet. Midlene skal bidra til en funksjonell og effektiv tømmertransport. Forsterkningstiltak på bruer som ikke tåler 60 tonn totalvekt blir prioritert.

Et forslag til program for 2020–2021 ble sendt på høring til fylkeskommunene og skog- og trenæringen i 2019. Det fastsatte programmet vil bli lagt til grunn for tildelinger også i 2021.

Post 65 Tilskudd til fylkesveier

Det foreslås bevilget 100 mill. kr.

Fylkesveier med særlig stor næringstransport er av nasjonal interesse. Start- og endepunkt for næringstransporter er ofte fylkesveier, og det er derfor viktig å se på helheten av transportkorridorene for næringstransport uavhengig av forvaltningsnivå.

Tilskuddsordningen har som formål å bedre fremkommeligheten og øke konkurranseevnen for næringslivet. Ordningen skal stimulere til utbedring av fylkesveier som er særlig viktige for næringslivets transport.

Fiske- og havbruksnæringene er blant de viktigste fremtidsnæringene for Norge, og med veksten som er skissert for næringen, er det viktig å styrke transportårene for å få varene raskere frem. Tilskudd til fylkesveier vil i 2021 rettes mot strekninger som er viktige for eksport innen næringsgruppene fiske og akvakultur.

Samferdselsdepartementet ga i forbindelse med Nasjonal transportplan 2022–2033 sine underliggende virksomheter i oppdrag bl.a. å identifisere riks- og fylkesveiene som er av størst betydning for næringslivets transport, med utgangspunkt i transportvolum, varetyper, innenlands eller utenlands destinasjon og betydningen av fremføringstid for varene. Ordningen er i utgangspunktet avgrenset til fylkesveistreknings der næringsgruppene fiske og akvakultur utgjør den største næringslivstypen mht. transportbehov. Tiltak på andre strekninger vil også bli vurdert dersom de bidrar til å oppfylle formålet med ordningen.

For at tilskuddet også skal kunne tildeles flerårige prosjekter, foreslås det en tilsagnsfullmakt med en samlet ramme på 100 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 72 Kjøp av riksveiferjetjenester

Det foreslås bevilget 1 573,3 mill. kr.

Rutetilbudet fra 2020 videreføres i stor grad. Det blir prioritert å øke frekvensen og kapasiteten ved oppstart av nye ferjekontrakter for drift av E39 Molde–Vestnes og E39 Halså–Kanestraum. I 2021 vil de fleste av riksveiferjesambandene på europa-veinettet være nattåpne. Sambandet E6 Bognes–Skarberget er ikke nattåpent i dag, men er det er lyst ut et anbud med krav om nattåpent tilbud for kommende kontraktsperiode.

Det er lagt til grunn at kjøretøy- og passasjer-takstene økes med gjennomsnittlig 3,2 pst.

I de senere årene har Statens vegvesen i stor grad gått over til bruttokontrakter i riksveiferjedriften. Statens vegvesen har dermed overtatt en større andel av inntektsrisikoen fra rederiene. I 2021 er det beregnet at over halvparten av inntektene i riksveiferjedriften vil komme i bruttokontrakter. Inntekter, ekskl. merverdiavgift i bruttokontrakter, anslås til om lag 1,2 mrd. kr for 2021. Den største usikkerheten for inntektene i 2021 er hvilke virkninger koronapandemien vil få for trafikken og dermed trafikkinntektene i riksveiferjedriften. Hovedforskjellen mellom netto- og bruttokontrakter er plassering av inntektsrisiko, som ved en bruttokontrakt er plassert på oppdragsgiver Statens vegvesen. En bruttokontrakt gir forventet lavere tilskudsbehov når inntektsrisikoen er høy, f.eks. som følge av usikkerhet ved fremtidig trafikkutvikling eller innføring av et nytt takstregulativ. Nettokontrakter kan være å foretrekke når inntektsrisikoen er lav, eller når det er et inntektspotensial som operatør kan påvirke. Valg av kontraktsform tilpasses forutsetningene i hver enkelt anskaffelse.

Statens inntektsansvar i bruttokontrakter utgjør en stor verdi i 2021. For å sikre korrekt innkreving av billettinntektene vil Statens vegvesen fortsette å prioritere oppfølging av forhold knyttet til billettering og kontroll av trafikkinntektene.

Aktørene i det nasjonale ferjemarkedet har siden 2010 arbeidet målrettet for å bedre sikkerheten, og antall uønskede hendelser i ferjedriften er redusert markant. I 2019 økte imidlertid antall hendelser. Statens vegvesen vil derfor å se nærmere på sikkerhetskulturen i ferjedriften og arbeide sammen med andre offentlige etater og næringen for å fortsette arbeidet med å redusere antall hendelser.

Siden 2015 har det vært en overordnet føring om innføring av null- og lavutslippsteknologi i riksveiferjedriften, der det ligger til rette for det. Dette har bidratt til at det nå pågår en rask utvikling innen maritim bruk av elektrisitet, hydrogen og andre teknologier som gjør det mulig med nullutslipp fra ferjenæringen, innen annen maritim næring og i samfunnet for øvrig. I 2021 vil Statens vegvesen starte opp kontrakter på ferjesambandene Molde–Vestnes, Halså–Kanestraum og Hjelmeland–Nesvik–Skipavik med krav om nullutslippsteknologi. Med dette vil totalt 22 fartøy basert på nullutslippsteknologier være i drift på riksveiferjesambandene.

Mot slutten av 2021 skal en hydrogen-elektrisk ferje settes i drift på sambandet Hjelmeland–Nesvik–Skipavik. Dette blir verdens første fartøy som går på flytende hydrogen. Etter at denne kon-

trakten ble signert i januar 2019, har det blitt betydelig internasjonal oppmerksomhet om denne nullutslippsteknologien. Erfaringer fra dette samarbeidet vil bli viktig i vurderingene av nye maritime hydrogenprosjekter.

For å sikre drift av riksveiferjesambandene, samtidig som smittefaren for mannskap og reisende ble begrenset i forbindelse med koronapandemien i 2020, ble manuell billettering (AutoPASS-ferjekort, debet- og kredittkort og kontant) fra april erstattet av kontaktfrie betalingsløsninger som kjennemerkeregistrering og etterskuddsfakturerer. I tillegg ble også AutoPASS-regulativet innført på samtlige av riksveiferjesambandene som ikke allerede hadde innført dette.

Ordningen med kjennemerkeregistrering er et tiltak som kan brukes på riks- og fylkesveiferjene så lenge den midlertidige loven om billettering på ferje under virusutbruddet gjelder, gitt at det er behov for tiltaket for å hindre smittespredning, jf. lovens formål. Tiltakene som ble innført i forbindelse med pandemien i 2020, viste at kontaktfrie betalingsløsninger for ferje er et robust system for billettering som gjør det mulig å billettere effektivt og smittesikkert. Statens vegvesen vil videreutvikle kontaktfrie betalingsløsninger for ferje i tråd med de erfaringer og føringer som er gitt.

Statens vegvesen arbeider videre med tiltak for å styrke arbeidet med kjøp av riksveiferjetjenester. Dette omfatter bl.a. tiltak for å profesjonalisere og forbedre innkjøpsprosessene, forbedre tilgang og bruk av styringsdata samt bruk av ny teknologi for å oppnå kostnadseffektivisering.

Det pågår også en storstilt utvikling innen automatisering og digitalisering i ferjedriften. Dette gir grunnlag for å se på potensialet for effektivisering og optimalisering i grensesnittet mellom kai og fartøy. Statens vegvesen vil videreføre dialog med relevante myndighetsorganer og markedet for å se om det er tiltak som kan bidra til effektivisering, både med hensyn til drift av ferje og ferjekaier og investering i ferjekai.

Samferdselsdepartementet foreslår å øke rammene i fullmakt til å pådra staten forpliktelser i riksveiferjedriften. Det foreslås å øke den samlede rammen for gamle og nye forpliktelser fra 13 700 mill. kr til 14 100 mill. kr, samt å videreføre rammen for forpliktelser som forfaller hvert år på 1 800 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. Fullmakten gir mulighet til å inngå nye kontrakter i inntil fire riksveiferjesamband innen utgangen av 2021.

Post 73 Tilskudd for reduserte bompenger utenfor byområdene

Det foreslås bevilget 1 435 mill. kr i tråd med bompengeaftalen fra 2019. Det settes av 533,5 mill. kr til å videreføre den opprinnelige tilskuddsordningen og 376,5 mill. kr til å redusere bompenger i prosjektene:

- E18 Tvedestrand–Arendal i Agder
- rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet.

Prosjektet E18 Tvedestrand–Arendal ble i 2020 tildelt et tilskudd på til sammen 375 mill. 2020-kr til 20 pst. reduksjon av gjennomsnittstaksten. Utbetalingene av tilskuddsmidlene til prosjektet er forutsatt fordelt på årene 2020 og 2021. I 2020 ble det utbetalt 216,6 mill. kr til prosjektet. Det legges opp til å utbetale 163,5 mill. kr i 2021.

Stortinget ba i anmodningsvedtak 705 fra sesjonen 2018–2019 om at kostnadsreduksjonen knyttet til OPS-prosjektet på rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet benyttes til å redusere bompengene med inntil 200 mill. kr i løpet av den samlede finansieringsperioden for OPS-prosjektet, jf. behandlingen av Prop. 114 S (2018–2019) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2019* og Innst. 391 S (2018–2019). Omregnet til 2021-prisnivå tilsvarer dette 213 mill. kr. Regjeringen foreslår at tilskuddet til rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet utbetales i sin helhet i 2021.

For de resterende 525 mill. kr vil Samferdselsdepartementet vurdere muligheter for å betale bompengegjeld, redusere bompenger og fjerne bom på sidevei i eksisterende prosjekter.

Den opprinnelige tilskuddsordningen gjelder for bompengeprojekter som er utenfor de områdene/byene som mottar tilskudd over kap. 1332, post 66 *Tilskudd til byområder*. Ordningen gjelder for prosjekter der bompengepenging ble lagt frem for Stortinget før utgangen av 2016. I tillegg omfattes prosjektet E39 Rogfast, jf. Prop. 105 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland*.

Til sammen har 40 prosjekter fått tilsagn om tilskudd. Ett av prosjektene som har fått tilsagn om tilskudd, ble avvirket i 2019, jf. Prop. 114 S (2018–2019) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2019*, side 141. Ved utgangen av 2020 gjenstår det etter planen å starte bompengerekvingen i tre av prosjektene som omfattes av tilskuddsordningen, mens det ved utgangen av 2021 er ventet at det gjenstår å starte innkrevningen i to av prosjektene. Tilskuddsbehovet vil

varierte noe fra år til år, men har med unntak av 2020 vært lavere enn bevilgningene i det enkelte år. Overskytende er utbetalt til de prosjektene som får tilskudd. I tilsagnsbrevet til bompengeselskapene er det tatt forbehold om at dette kan komme til fratrukk i år der samlet tilskuddsbehov er større enn årlig bevilgning. Det settes av 533,5

mill. kr til den opprinnelige tilskuddsordningen i 2021. Dersom summen av de årlige beløpene det er gitt tilsagn om er høyere enn 533,5 mill. kr, vil dette bli dekt gjennom reduserte tilskudd til de prosjektene som har fått utbetalt ekstraordinære tilskudd tidligere år.

Kap. 4320 Statens vegvesen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
01	Salgsinntekter m.m.	335 741	277 000	293 100
02	Diverse gebyrer	529 755	513 400	527 200
03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	120 391	115 300	119 000
	Sum kap. 4320	985 887	905 700	939 300

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Det foreslås budsjettert med inntekter på 293,1 mill. kr.

Omfanget av oppgaver og aktiviteter som Statens vegvesen har ansvaret for, herunder bl.a. samarbeidsprosjekter med eksterne aktører, vil variere over tid. Det er derfor knyttet stor usikkerhet til inntektene. De største inntektskildene er innbetalinger fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter, salg av tjenester innenfor bl.a. laboratorietjenester, grunnboring og IKT til fylkeskommunene, husleie/leieinntekter, salg av oppslag i Autosys motorvognregister og salg av personlige kjennemerker.

Inntektene for salg av personlige kjennemerker anslås i 2021 å gi et overskudd på 7 mill. kr. Overskuddet blir brukt til trafikksikkerhetstiltak, jf. omtale under kap. 1320, post 28.

Merinntektsfullmakten for posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 02 Diverse gebyrer

Det foreslås budsjettert med inntekter på 527,2 mill. kr.

Etterspørselen etter de gebyrbelagte tjenestene på trafikant- og kjøretøyområdet har økt de

senere årene og gir økte inntekter. Utviklingen av nettbaserte selvbetjeningsløsninger videreføres i 2021. Differensierte gebyrsatser vurderes innført for flere gebyrbelagte tjenester etter hvert som de er ferdig utviklet. Det ventes at inntekten i årene fremover vil gå ned som følge av økt bruk av selvbetjeningsløsninger med lavere gebyrsatser samt større gjenbruk av foto på førerkortet.

Gebyrene på post 02 justeres i henhold til den generelle prisstigningen.

Enkelte av de gebyrbelagte tjenestene på området avviker fra prinsippet om kostnadsriktighet. Statens vegvesen går nå gjennom og reviderer beregningene av gebyrer med hensyn til om de er kostnadsriktige.

Merinntektsfullmakten for posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Det foreslås budsjettert med inntekter på 119,0 mill. kr.

Inntektene dekker utbedring av skader som kjøretøy har påført bl.a. veiustyr og som betales av forsikringsselskapene. Omfanget av forsikrings-skader er vanskelig å anslå og varierer fra år til år.

Merinntektsfullmakten for posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Kap. 1321 Nye Veier AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Saldert		Forslag 2021
		Regnskap 2019	budsjett 2020	
70	Tilskudd til Nye Veier AS	5 431 900	5 605 700	5 785 100
	Sum kap. 1321	5 431 900	5 605 700	5 785 100

Nye Veier AS sitt overordnede mål er å oppnå høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet i de veiprojektene selskapet har fått ansvar for. Dette målet ivaretas i alle faser av prosjektene, og i prioriteringen av disse. Raskere utbygging, lavere kostnader, økt nytte og sikker utbygging av trafikksikre veier, er viktige langsiktige indikatorer på om selskapet lykkes med sitt oppdrag. Selskapets beregninger ved utgangen av 2019 viser 28 mrd. kr i reduserte kostnader og over 29 mrd. kr i økt nytte for trafikantene, sammenlignet med beregninger som forelå da selskapet overtok porteføljen. Redusert reisetid og økt trafikksikkerhet er hovedelementene i økt nytte for trafikantene.

Selskapets prioriteringsmodell fører til konkurranse mellom utbyggingsområdene, ikke bare for å redusere utbyggingskostnadene, men også for å øke nytten i prosjektene. Gjennom dette arbeidet har selskapet identifisert store lønnsomhetsforbedringer som benyttes til forsert gjennomføring av andre deler av utbyggingsporteføljen.

Post 70 Tilskudd til Nye Veier AS

Det foreslås bevilget 5 785,1 mill. kr.

Forslaget er i tråd med føringen fra Prop. 1 S (2015–2016) om et langsiktig bevilgningsnivå på 5 mrd. 2016-kr fra og med budsjettet for 2018. For å styrke denne forutsigbarheten og langsiktigheten foreslås det å videreføre fullmakten til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS for fremtidige budsjettår, jf. forslag til romertallsvedtak. Gjennom dette kan selskapet forplikte seg for beløp inntil om lag fem års bevilgning, men slik at de årlige forpliktelsene ikke overstiger ett års bevilgning.

Selskapets driftsinntekter i 2019 ble 6 993 mill. kr og driftskostnadene 6 217 mill. kr. Årsresultatet i 2019 ble 807 mill. kr. Gjennomsnittlig antall årsverk i 2019 var 179.

Bevilgningen gjelder vederlag til Nye Veier AS i henhold til avtaler med Samferdselsdepartementet, bl.a. til planlegging og annet forberedende arbeid, utbygging av veier og drift og vedlikehold

av veier selskapet har bygd ut. Aktiviteten i Nye Veier AS reguleres i inngåtte avtaler med Samferdselsdepartementet. Selskapets finansieringskilder er tilskudd over statsbudsjettet og bompenger. I 2021 er det foreløpig lagt opp til utbyggingsaktivitet for prosjektene:

- E6 Kvænangsfjellet i Troms og Finnmark
- E6 Kvithammer–Åsen i Trøndelag
- E6 Ranheim–Værnes i Trøndelag
- E6 Kvål–Melhus i Trøndelag
- E6 Ulsberg–Vindåsliene i Trøndelag
- E6 Storhove–Øyer i Innlandet
- E6 Roterud–Storhove i Innlandet
- E18 Langangen–Rugtvedt i Vestfold og Telemark
- E39 Kristiansand–Mandal Øst i Agder
- E39 Mandal Øst–Mandal by i Agder
- E39 Herdal–Røyskår i Agder.

I tillegg til de ovennevnte prosjektene legger Nye Veier AS opp til at det vil kunne bli inngått avtale som legger til rette for oppstart av utbyggingsaktivitet i prosjektet E39 Bue–Ålgård i Rogaland i 2021.

Strekningen E39 Mandal Øst–Mandal by i Agder ventes ferdigstilt i 2021.

Samferdselsdepartementet har siden 1. januar 2016 inngått utbyggingsavtaler med Nye Veier AS med samlet forventet utbyggingskostnad på om lag 90,3 mrd. kr. For disse utbyggingsavtalene er det gjennom egne fremlegg til Stortinget lagt til grunn et samlet bompengedrag på om lag 38,2 mrd. kr.

Prosjektene, som det er inngått avtale om, sikrer store helhetlige utbygginger. Nye Veier AS prioriterer rekkefølgene for utbygging av veistrekningene som inngår i selskapets portefølje, etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Selskapets prioriteringsmodell fører til konkurranse mellom utbyggingsområdene, ikke bare for å redusere utbyggingskostnadene, men også for å øke nytten i prosjektene. Gjennom dette arbeidet har selskapet identifisert store lønnsomhetsforbedringer.

Nye Veier AS anslår selv at kostnadene ved utbygging av de strekningene som lå i oppstart-

porteføljen er redusert med anslagsvis 16 pst. Selskapet har en ambisjon om videre optimalisering av prosjektene i porteføljen og vurderer selv at en kostnadsbesparelse på 20 pst. kan være mulig å oppnå. De oppnådde besparelsene brukes som statlig bidrag til utbyggingskostnadene av øvrige deler av porteføljen og bidrar dermed til tidligere gjennomføring. Selskapet har anslått at de fleste delene av oppstartsporteføljen ville kunne være utbygd i løpet av 12–13 år. Dette er vesentlig raske enn de 20 årene som ble angitt i Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei*.

Det vises til *Nærmere om investeringsprogrammet* for omtale av de enkelte prosjektene.

Prosjekter under planlegging

Nye Veier AS er i gang med å utvikle alle prosjektene i porteføljen. Frem til prosjektene blir prioritert for utbygging, arbeider selskapet for å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten på enkeltprosjektene og for hele porteføljen. Dette gjøres hovedsakelig ved å øke hastigheten på veien og redusere kostnadene. Dette gjøres i tett dialog med kommuner og fylkeskommuner. Selskapet engasjerer leverandører og entreprenører i en tidlig fase for å sikre seg kompetanse og samspill allerede fra prosjekteringsfasen.

Nye Veier AS fikk gjennom Stortingets behandling av Prop. 110 S (2018–2019) *Nokre saker om veg, jernbane og post* ansvaret for å bygge ut tre nye prosjekter: E6 Øyer–Otta i Innlandet, E16 Kløfta–Kongsvinger i Viken og Innlandet samt E6 Kvænangsfjellet i Troms og Finnmark. Den utvidede porteføljen er forutsatt finansiert innenfor uendret årlig tilskudd og gjeldende fullmakt til å pådra staten forpliktelser for seinere budsjettår.

E6 Kvænangsfjellet er prioritert for utbygging av selskapet. Det pågår detaljregulering med konsekvensutredning. Planprogrammet har vært på høring vår og sommer 2020.

På strekningen E18 Dørdal–Grimstad ble det gjennomført en interkommunal planprosess for kommunedelplan og bompengeutredning. Den involverte åtte kommuner og to fylker, og resulterte i vedtatte kommunedelplaner sommeren 2019, bare halvannet år etter at styret for det interkommunale plansamarbeidet ble konstituert 1. mars 2018. Det foreligger lokalpolitisk tilslutning til bompengefinansiering av prosjektet. En lignende planprosess gjennomføres nå på E16 Kløfta–Kongsvinger. Arbeidet med korridorvalg ledes av de berørte kommunene, Ullensaker, Nes, Sør-Odal og Kongsvinger.

På strekningen Øyer–Otta planlegger Nye Veier AS for en helhetlig utbygging. Selskapet er i dialog med kommune for å drøfte hvordan planarbeidet skal gjennomføres.

Videre vil Nye Veier AS fortsette sitt optimaliserings- og reguleringsarbeid for Ytre ringvei i Kristiansand i 2021. Dette arbeidet skjer i dialog med Statens vegvesen som har ansvaret for Gartnerløkka-prosjektet i Kristiansand og øvrige parter i regionen. Selskapet arbeider med lokale vedtak for bompengefinansiering av Ytre ringvei i 2020 og 2021.

Det utarbeides nå statlig plan for prosjektet Lyngdal–Ålgård. Nye Veier AS har startet en prosjektorganisasjon som kan klargjøre prosjektet for kontrahering og utbygging så snart den statlige kommunedelplanen for strekningen er vedtatt. Det jobbes i 2020 og 2021 med reguleringsplan og bompengeopplegg for strekningen E39 Bue–Ålgård.

Kap. 1323 Vegtilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
01	Driftsutgifter	20 162	19 200	19 300
	Sum kap. 1323	20 162	19 200	19 300

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 19,3 mill. kr til Vegtilsynet, som er en videreføring av nivået i saldert budsjett 2020.

Vegtilsynet skal være en pådriver for et sikkert og formålstjenlig veinett, foreslå endringer i regelverk, ta initiativ til FoU-arbeid og delta i internasjonalt arbeid som ligger opptil Vegtilsynets arbeidsområder.

Hovedaktiviteten til Vegtilsynet i 2021 vil være å føre tilsyn med at Statens vegvesen og Nye Veier AS oppfyller krav til å ha og bruke tilstrekkelige og effektive styringssystemer som ivaretar sikkerheten i infrastrukturen på riksveinettet. Det skal også føres tilsyn med tilbydere av trafikkinformasjon etter delegerte kommisjonsforordninger under ITS-direktivet.

Vegtilsynet skal utøve et risikobasert tilsyn. Det kan foreslå endringer i regelverk knyttet til sikkerhet i riksveiinfrastrukturen. Nye teknologiske løsninger, endringer i aktørbildet m.m., utfordrer dagens regelverk i veisektoren. Vegtilsynet skal bidra til at regelverket i større grad utvikles med mer fleksibilitet, økt innslag av funksjonskrav og økt mulighet for innovasjon, samtidig som sikkerheten i veiinfrastrukturen ivaretas.

Vegtilsynet fastsetter årlig et tilsynsprogram med prioriterte områder for tilsynsvirksomheten. Etaten vil i 2021 bl.a. vurdere å prioritere tilsyn med systemer for drift og vedlikehold samt tilsyn med planlegging og utbyggingsfasen. De statlige veieierne skal i de neste årene effektivisere for å nå det overordnede målet om mer vei for pengene. Det vil være viktig å følge med på at dette ikke går på bekostning av sikkerheten på veiene.

Vegtilsynet fører i dag tilsyn med de statlige veieierne på riksveinettet, som er ansvarlig for om lag 10 pst. av det offentlige veinettet i Norge. Dette avgrenser Vegtilsynets bidrag til å nå de overordnede målene innen trafikksikkerhet. Samferdselsdepartementet vil vurdere Vegtilsynets oppgaveportefølje bl.a. i forbindelse med endringene på veiområdet som følge av regionreformen.

Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
90	Avdrag på lån	150 000	104 000	54 000
	Sum kap. 4322	150 000	104 000	54 000

Post 90 Avdrag på lån

Saldoen på det statlige lånet til Svinesundsforbindelsen AS var 104 mill. kr ved utgangen av 2019. Som konsekvens av virusutbruddet har bompenger-

geinntektene falt, og lånet vil ikke bli nedbetalt i 2020 som planlagt. Siste del av lånet, 54 mill. kr, ventes nedbetalt i 2021 og bompengerinntektingen avsluttes i løpet av 2021.

Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
80	Renter	2 922	2 000	400
	Sum kap. 5624	2 922	2 000	400

Post 80 Renter

Det er budsjettet med 400 000 kr i renter i 2021 på det statlige lånet i forbindelse med utbyggingen av Svinesundsforbindelsen, jf. omtale under kap. 4322, post 90.

Bompenger

Bompenger utgjør en viktig del av finansieringen av veiinvesteringene i regi av Statens vegvesen og Nye veier AS, i bypakker og på fylkesvei.

I 2019 ble det stilt til disposisjon om lag 7,2 mrd. kr i ekstern finansiering til tiltak på riksvei, fordelt med om lag 6,9 mrd. kr i bompenger samt om lag 280 mill. kr i forskudd fra kommuner og fylkeskommuner og om lag 40 mill. kr i tilskudd fra offentlige aktører og private. Dette er noe lavere enn det som ble lagt til grunn i Prop. 1 S (2019–2020). Reduksjonen skyldes i hovedsak at Nye Veier AS hadde et lavere likviditetsbehov enn det som tidligere var forutsatt, da kontraheringsprosessene på E18 Langangen–Rugtvedt og E39 Kristiansand–Mandal øst ble utsatt på grunn av for lite konkurranse.

For 2020 ventes ekstern finansiering av tiltak på riksvei å utgjøre om lag 9,7 mrd. kr. Bompenger

utgjør om lag 9,4 mrd. kr av dette. Det er om lag samme nivå som ble lagt til grunn i Prop. 1 S (2019–2020).

For 2021 ventes ekstern finansiering av tiltak på riksvei å utgjøre om lag 8,8 mrd. kr. Av dette utgjør om lag 8,6 mrd. kr bompenger, og om lag 200 mill. kr er tilskudd og forskudd. Det arbeides med sikte på anleggsstart for noen nye bompengeprojekter i 2021. Størrelsen på ekstern finansiering i 2021 avhenger bl.a. av prosjekter som ennå ikke er behandlet av Stortinget.

Tabell 4.6 viser bompenger som er stilt til disposisjon i årene 2010–2019, prognoser for 2020 og anslag for 2021, fordelt på riks- og fylkesveier og innbetalte bompenger totalt i årene 2010–2019.

Tabell 4.6 Bompenger stilt til disposisjon for investeringer og totalt innbetalte bompenger

År	Innbetalte bompenger totalt ¹	Bompenger stilt til disposisjon på riksvei ²	Bompenger stilt til disposisjon		Statlig bevilgning Veiformål ³	Andel bompenger i pst. ⁴
			på fylkesvei (inkl. Oslo kommune)	totalt		
2010	8 164	6 031	4 751	10 782	22 180	21,4
2011	8 386	6 229	4 859	11 088	22 323	21,8
2012	9 165	8 779	5 655	14 434	23 173	27,5
2013	9 805	9 275	5 554	14 829	25 276	26,8
2014	10 100	10 249	5 318	15 567	27 173	27,4
2015	10 807	8 639	5 858	14 497	29 585	22,6
2016	11 078	8 138	3 851	11 989	33 004	19,8
2017	11 470	9 754	4 311	14 065	35 381	21,6
2018	11 828	8 872	5 049	13 921	37 025	19,3
2019	12 118	6 853	6 715	13 568	37 147	15,6
2020 Prognose	-	9 407	5 300	14 707	37 457	20,1
2021 Anslag	-	8 588	3 800	12 388	36 195	19,2

¹ Prognoser for 2020 og anslag for 2021 foreligger ikke. Tallene for innbetalte bompenger fra trafikantene er basert på etter-skuddsvis rapportering fra bompengeselskapene. Tall for 2019 er foreløpig tall basert på rapportering fra bompengeselskapene. Hovedandelen av inntektene er knyttet til de store bypakkene i Oslo, Bergen, Nord-Jæren og Trondheim. I tre av disse byområdene har det vært store endringer i bompengelopplegget i 2018 og 2019. Det vil ta noe tid før man ser konsekvenser av dette sammenlignet med forutsatte inntekter i de respektive stortingsproposisjonene. Det er derfor knyttet noe usikkerhet til inntektsprognosene for 2019.

² Inkl. tall for Nye Veier AS med 1 234 mill. kr i 2017, 822 mill. kr i 2018, 3 187 mill. kr i 2019, 5 346 kr i 2020 og 6 888 mill. kr. i 2021.

³ Programkategori 21.30 Veiformål ekskl. kap. 1320, postene 61–65 som er overføringer til kommuneforvaltningen. For endringer i budsjettet etter saldert budsjett etter 2020, inkl. tiltak som følge av utbruddet av koronaviruset, vises det til kap. 3.2 i del I. Kap. 1320, post 73 Tilskudd til reduserte bompengetakster utenfor byområdene ble før 2019 ført over programkategori 21.40, men er inkl. i tabellen. Som følge av opphevelsen av veifritaket i merverdiavgiftsloven ble bevilgningen til Statens vegvesen økt i 2013. For sammenligningens skyld er bevilgningen for 2010–2012 justert opp. Sams vegadministrasjon ble avvirket i 2020, som ga en redusert bevilgning til Statens vegvesen med om lag 1,2 mrd. kr. For sammenlignings skyld er bevilgningstallene for 2010–2019 justert ned tilsvarende.

⁴ Bompenger stilt til disposisjon riksvei som andel av finansiering av Veiformål (sum av statlig bevilgning og bompenger stilt til disposisjon riksvei).

Av forutsatte bompenger til investeringstiltak på fylkeskommunalt ansvarsområde i 2021 er det lagt til grunn at om lag 2,5 mrd. kr går til kollektivtrafikktiltak. Av dette inngår bl.a. om lag 800 mill. kr til Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen, om lag 250 mill. kr til Fornebubanen i Osloområdet, og om lag 1,2 mrd. kr til øvrige investeringer i kollektivtrafikk i Oslopakke 3.

I tillegg til anslaget for bompenger stilt til disposisjon på fylkesvei på 3,8 mrd. kr i 2021 er det lagt opp til om lag 900 mill. kr til drift av kollektivtransport fra Oslopakke 3.

Innbetalte bompenger

Trafikantene betalte om lag 12,1 mrd. kr i bompenger på riks- og fylkesveier i 2019. Dette er om lag 300 mill. kr mer enn året før. Per 15. juli 2020 var 67 bompengeprojekter enten i drift eller vedtatt. Siden 1. januar 2019 er det vedtatt fire nye prosjekter og to prosjekter er vedtatt utvidet. I 2019 ble innkreving avsluttet i fire bompengeprojekter inkl. tre som ble avviklet tidligere enn forutsatt som følge av tilskudd til reduserte bomtakster, jf. kap. 1320, post 73.

I 2020 er bompengeinnkrevningen avsluttet i seks prosjekter. Fem av disse ble avviklet tidligere enn forutsatt som følge av bevilgninger i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2020, jf. Prop. 117 S (2019–2020) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2020* og Innst. 360 S (2019–2020). Det er:

- fv. 64 Atlanterhavstunnelen
- fv. 33 Skreifjella–Totenvika
- rv. 80 Røvika–Strømsnes
- fv. 48 Årsnes ferjekai og Løfallstrand–Årsnes
- fv. 107 Jondalstunnelen.

Sparte bompenger som følge av regjeringens politikk

De siste seks årene har bompengeveksten blitt bremsset gjennom nedlegging av bomstasjoner, økte statlige andeler i prosjekter og reduserte takster utenfor byområdene.

Det er gjort endringer i tidligere finansieringsopplegg for utbygging av prosjektene E134 Seljord–Åmot i Vestfold og Telemark, og E6 Helgeland nord i Nordland. Bilistene spares for 900 mill. kr. Videre er bompengebdraget redusert med 120 mill. kr for prosjektet E16 Fønhus–Bagn i Innlandet. I prosjektet rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand i Bypakke Grenland er bompengebdraget redusert med 310 mill. kr ved at prosjektet fullfinansieres med statlige midler.

Ordningen med tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, jf. kap. 1320, post 73, har spart bilistene for om lag 530 mill. kr i bompenger årlig. I tillegg er det gjennom ordningen også nedbetalt restgjeld og avviklet innkreving i tre bompengeprojekter i 2019 som følge av en bevilgning ved behandlingen av Prop. 114 S (2018–2019) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2019*. Gjennom ordningen er bomstasjon ved Vågstrandstunnelen avviklet og takstnivået redusert med 20 pst. i prosjektene E18 Tvedestrand–Arendal, rv. 13 Hardangerbrua og E6 Hålogalandsbrua som følge av økt bevilgning ved behandlingen av Prop. 1 S (2019–2020).

For å følge opp bompengeavtalen fra 2019 bevilges det 1 435 mill. kr til reduksjon av bompenger i distriktene i 2021, jf. kap. 1320, post 73.

Status for bompengeselskapene som følge av koronapandemien

Nedstenging av samfunnet som følge av utbruddet av koronaviruset medførte at biltrafikken ble kraftig redusert. Dette ga betydelige reduksjoner i inntektene for bompengeselskapene. Bompengeselskapene er avhengig av et velfungerende obligasjons- og sertifikatmarked. utfordringene i finansmarkedet over en periode førte til stram likviditet for selskapene. Hovedutfordringen var å sikre en forvaltning av låneporteføljene, slik at ingen av låneinstansene kunne påberope seg mislighold av lån og dermed utløse garantier. Bompengeselskapet Vegfinans fikk på plass en konsernkontoordning før koronakrisen. Dette bidro til at selskapet kunne håndtere sine likviditetsutfordringer. De øvrige selskapene sikret likviditetstilgangen gjennom lån mellom prosjekter. Stans i finansieringsmarkedet var kortvarig, og bompengeselskapene har meldt at likviditetsutfordringene løste seg etter relativt kort tid. Trafikken har tatt seg gradvis opp igjen og nærmer seg normalen for de fleste prosjektene. I sommer var det flere prosjekter som opplevde høyere trafikk enn på samme tid i fjor. Selskapenes inntektstap på strekningsvise prosjekter vil kunne dekkes innenfor rammen for utvidet innkrevingstid.

Takster for nullutslippskjøretøy

På grunn av den stadig økende elbilandelen i den norske bilparken er dagens takst- og bompengemodell under press. Nullutslippskjøretøy er ikke lenger fritatt for bompengebetaling, men betaler nå maksimalt 50 pst. av det konvensjonelle kjøretøy betaler. Det betyr at økt andel nullutslippskjø-

retøy isolert sett vil føre til at takstnivået i bompengeprojekter må økes, og at det er konvensjonelle kjøretøy som vil få den største takstøkningen målt i kroner. Dette vil kunne medføre større trafikkavvisning enn det som er lagt til grunn i finansieringsanalysene for prosjektene. Videre kan den økte takstforskjellen ytterligere forsterke insentivene til å velge nullutslippskjøretøy.

Nærmere om investeringsprogrammet

Under redegjøres det for hovedtrekkene i prioriteringene innenfor den enkelte riksveirute i 2021. Alle prosjekter med prognose for sluttkostnad over 500 mill. kr er nærmere omtalt. I tillegg nevnes mindre prosjekter, utbedringsstrekninger og tiltak innenfor programområdene. Investeringsprosjektene som er omtalt med kostnadsramme, forutsettes gjennomført innenfor de kostnadsrammene som Stortinget har vedtatt. Prosjekter under 500 mill. kr forutsettes gjennomført innenfor en angitt samlet ramme, jf. forslag til romertallsvedtak. For prosjekter som har vært eksternt kvalitetssikret (KS2), er det gjennom denne prosessen fastsatt både styrings- og kostnadsramme. For øvrige prosjekter er kostnadsrammen normalt satt lik styringsrammen +10 pst., i tråd med gjeldende praksis.

Videre omtales utgifter til planlegging, grunnavverv og forberedende arbeider i enkeltprosjekter med anslått kostnad over 500 mill. kr, der det ikke er lagt frem kostnadsramme for Stortinget, dersom beløpet overstiger 25 mill. kr.

Korridoromtaler

Korridor 1 Oslo–Svinesund/Kornsjø

E6 Riksgrensen/Svinesund–Oslo med tilknytninger

I korridoren settes det i hovedsak av midler til riksveitiltak i gjeldende bymiljøavtale fra juni 2017 for Oslo og daværende Akershus, programområdetiltak og planlegging.

Midlene innenfor gjeldende bymiljøavtale for Oslo og daværende Akershus settes av til gang- og sykkelvei langs:

- E6 i Enebakkveien i Oslo (delstrekning 2 Sandstuveien–Østensjøveien)

- E6 på fv. 152 i Viken (strekningene Stenfeldt–Greverud og Langhusveien–Vævelstadveien–Smedsrudveien).

Det vises til nærmere omtale av bymiljøavtalen for Oslo og daværende Akershus under omtalen av kap. 1332 *Transport i byområder mv.*

Innenfor programområdene prioriteres i hovedsak midler til tiltak for gående og syklende og trafikk sikkerhetstiltak. I Viken settes det av midler til gang- og sykkelvei langs E6 på fv. 118 mellom Sandbakken og Skjeberg (strekningen Vernerveien–Skadalsveien), utbygging av kollektivfelt ved Årum bru på rv. 111 og kryssutbedring mellom Rådhusveien og rv. 111 (Iseveien) i Sarpsborg.

Det planlegges bruk midler til planlegging, som i hovedsak går til arbeid med reguleringsplan for prosjektet E6 Oslo øst (Manglerudtunnelen) i Oslo.

Korridor 2 Oslo–Ørje/Magnor/Riksåsen

E18 Riksgrensen/Ørje–Oslo

I korridoren prioriteres det midler til refusjon av forskutterte midler til prosjektene E18 Knapstad–Retvet. I tillegg er det satt av midler til sluttfinansiering av prosjektet E18 Riksgrensen–Ørje i Viken. Innenfor gjeldende bymiljøavtale fra juni 2017 for Oslo og Viken prioriteres midler til gang- og sykkelveitiltak langs E18 på Mosseveien, mens det innenfor programområdene settes av midler til nytt veilys på E18 på deler av strekningen mellom Ørje og Melleby. Det vises til nærmere omtale av bymiljøavtalen for Oslo og daværende Akershus under omtalen av kap. 1332 *Transport i byområder mv.*

E16 Riksgrensen/Riksåsen–Hønefoss og rv. 35 Hønefoss–Hokksund med tilknytninger

Det legges til grunn statlige midler og bompenger til å videreføre prosjektet E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum i Viken.

Innenfor programområdene prioriteres tiltak for gående og syklende. Det er planlagt å bruke midler til å bygge gang- og sykkelveier i Innlandet langs E16 på strekningen fv. 250 Øyset–Langeland i Kongsvinger og langs rv. 2 i Grue kommune på strekningen Brynn–Grue kirke.

		Mill. kr	
		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E16	Eggemoen–Jevnaker–Olum	3 316	2 972

E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Stortingets behandling av Prop. 72 S (2017–2018) *Utbygging og finansiering av E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum i Buskerud og Oppland* og Innst. 299 S (2017–2018). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 103.

Prosjektet ligger i Ringerike kommune og Jevnaker kommune i Viken. Det omfatter bygging av 12,5 km tofelts vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt, i hovedsak i ny trasé. Til sammen omfatter prosjektet om lag 7 km forbikjøringsfelt. Det bygges planskilte kryss ved Kleggerud og Olum og bruer for kryssing av Randselva og Svenåa. Tilkoblingen til dagens E16 ved Egemoen skjer med en rundkjøring i påvente av at E16 blir bygd ut på strekningen Nymoen–Egemoen.

Videre omfatter prosjektet utbedring av fv. 241, inkl. bygging av gang- og sykkelvei over en strekning på om lag 2,6 km. Fv. 241 blir ny hovedadkomst fra E16 til Jevnaker sentrum. I tillegg kommer tiltak på lokalt veinett.

Anleggsarbeidene startet i mars 2019, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2022 mot tidligere planlagt i 2021. Arbeidene med lokalveinettet planlegges ferdig i 2023.

Korridor 3 Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger

E18 Oslo–Kristiansand og E39 Kristiansand–Stavanger med tilknytninger

Det er planlagt å bruke statlige midler og bompenger til forberedende arbeider på og ev. anleggsstart for prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta i Viken.

De statlige midlene til riksveitiltak i gjeldende bymiljøavtale fra juni 2017 for Oslo og daværende Akershus brukes bl.a. til å bygge gang- og sykkelvei i Professor Kohts vei langs E18 i Bærum. Det settes også av midler til gang- og sykkelvei langs Griniveien fra Røakrysset til bygrensen. I tillegg settes det av midler til diverse tiltak for syklende i Oslo og til tiltak på gang- og sykkelveien langs E18 mellom Skøyen og Dronning Blancas vei.

Videre settes det av statlige midler til å fullføre prosjektet E18 Bommestad–Sky i Vestfold og Telemark.

I Agder fullføres prosjektet E18 Varoddbrua. I tillegg fullføres ombyggingen av Håneskrysset med bompenger fra Samferdselspakken for Kristiansandsregionen og statlige midler.

Innenfor Bypakke Nord-Jæren fullføres prosjektet E39 Eiganestunnelen og utbedringen av Byhaugtunnelen. I tillegg legges det opp til bompenger til anleggsstart for utbedring av rv. 509 på strekningen Sør-Tjora–Kontinentalvegen. De statlige midlene til riksveitiltak i byvekstavtalen for Nord-Jæren brukes til å bygge sykkelstamvei langs E39 på strekningene Schancheholen–Sørmarka, Sørmarka–Smeaheia og Smeaheia–Oalsgata.

På programområdene er det satt av midler til utbedringstiltak, trafiksikkerhetstiltak og tiltak for gående og syklende. Med statlige midler og bompenger fra Samferdselspakken for Kristiansandsregionen videreføres arbeidene med å utvide Haumyrheiatunnelen på E18 i Agder, slik at det blir gjennomgående kollektivfelt i østgående retning over Varoddbrua og til Rona.

Innenfor rammen prioriteres også midler til gang- og sykkelvei langs rv. 19 fra Tigerplassen til Noreløkka i Moss og langs rv. 40 på delstrekningen Gjærdal–Yttersøveien i Larvik.

Under fornying settes det av midler til å videreføre rehabiliteringen av E18 Festningstunnelen i Oslo og til å finansiere arbeidene med å utbedre Hovet- og Brattåstunnelene på E18 i Vestfold og Telemark. I tillegg prioriteres midler til rehabilitering av Bygdøy- og Sjølystlokket på E18 i Oslo samt til å starte opp arbeidene med forsterkning av Kjevik bru på rv. 41 i Agder.

Det er planlagt å bruke midler over kap. 1320, post 29 til årlig kontraktsfestet vederlag til OPS-selskapet for E18 Grimstad–Kristiansand og E39 Lyngdal–Flekkefjord i Agder.

Det er lagt opp til å videreføre reguleringsplanarbeidet på strekningen Ramstadsletta–Slependen på E18 i Viken.

		Mill. kr	
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad
E18	Lysaker-Ramstadsletta	18 334	17 176
E18	Bommestad–Sky	6 099	5 418
E18	Varoddbrua	1 185	1 090
E39	Eiganestunnelen	3 828	3 800
E39	Sørmarka–Smeaheia (Sykkelstamveien)	1 190	1 008
Rv. 509	Sør-Tjora–Kontinentalvegen (Transportkorridor vest)	862	787

E18 Lysaker–Ramstadsletta

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Stortingets behandling av Prop. 38 S (2019–2020) *Utbygging og finansiering av E18 Lysaker–Ramstadsletta i Akershus* og Innst. 393 S (2019–2020) med forutsetning om tilstrekkelig lokal garanti for lånefinansiering. Oslo og Viken har overfor Samferdselsdepartementet bekreftet at det vil bli stilt slik tilstrekkelig lokal garanti fra Viken fylkeskommune og Bærum kommune hhv. 17. og 23. september 2020. Garantiene må godkjennes av hhv. Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Fylkesmannen i Oslo og Viken.

Strekningen Lysaker–Ramstadsletta i Bærum kommune er om lag 4,4 km. Strekningen er en del av E18 Vestkorridoren (Lysaker–Drengsrud). Årsdøgntrafikken på strekningen er 80 000–90 000 kjøretøy. Dagens E18 har to ordinære kjørefelt og ett kollektivfelt i østlig retning mot Oslo. Mot vest har strekningen tre ordinære kjørefelt uten kollektivfelt.

Ny E18 på strekningen Lysaker–Ramstadsletta vil få to ordinære kjørefelt og ett kollektivfelt i begge retninger. Videre planlegges diagonal mellom Gjøannes og E18 og ny forbindelse til Fornebu. Det planlegges i tillegg en sammenhengende sykkelvei langs hele strekningen.

Prosjektet ble gjennom forhandlinger vinteren og våren 2020 justert ved at Lysaker kollektivterminal inkluderes i prosjektet, og den egne bussveien fjernes. Videre utgår lokalveisystemet over Høviktunnelen, og dette skal utvikles i et eget prosjekt i regi av Bærum kommune. Det skal også gjøres enkelte andre forenklinger og tilpasninger. Med de forutsatte justeringene er ny E18 Lysaker–Ramstadsletta nå et byutviklings- og kollektivprosjekt og en del av en helhetlig transportløsning for hovedstadsregionen. Viser til nærmere omtale

i Prop. 38 S (2019–2020) og Innst. 393 S (2019–2020).

Det er lagt opp til forberedende arbeider og anleggsstart ved årsskiftet 2020/2021, med sikte på å gjennomføre arbeider som krever tilgang til jernbanesporene ved Høvik sommeren 2021. E18-delen av prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2027, mens hele prosjektet, inkl. lokalveier er planlagt ferdig i 2028.

Prosjektet E18 Langangen–Dørdal

Prosjektet E18 Langangen–Dørdal i Vestfold og Telemark er delt inn i to etapper. Første etappe, E18 Rugtvedt–Dørdal, åpnet 2. desember 2019. Andre etappe fra Langangen til Rugtvedt omfatter bygging av om lag 17 km ny firefelts vei. Det legges opp til en fartsgrense på 110 km/t på strekningen. Det foreligger godkjente reguleringsplaner for hele strekningen. Det planlegges å inngå kontrakter med entreprenør i slutten av 2020. I juni 2019 behandlet Stortinget bompengepropellet for hele prosjektet E18 Langangen–Dørdal, jf. Prop. 81 S (2018–2019) *Finansiering og utbygging av E18 på strekningen Langangen – Dørdal i kommunene Porsgrunn og Bamble i Telemark* og Innst. 308 (2018–2019).

Totalt vederlag avtalt i veiutbyggingsavtalene med Nye Veier AS for hele prosjektet E18 Langangen–Dørdal er på 13 867 mill. kr. Bompengefinansieringen utgjør 4 732 mill. kr av forventet kostnad i veiutbyggingsavtalen.

E18 Bommestad–Sky

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Stortingets behandling av Prop. 123 S (2012–2013) *Utbygging og finansiering av E18 på strekningen Bommestad–Sky i Vestfold* og Innst. 349 S (2012–

2013) og Prop. 32 S (2014–2015) *Endringar i statsbudsjettet 2014 under Samferdselsdepartementet* og Innst. 118 S (2014–2015). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 104–105.

Prosjektet er siste etappe i utbyggingen av E18 gjennom Vestfold og Telemark og gir sammenhengende firefelts vei fra Oslo til Langangen i Vestfold og Telemark. Strekingen er bygd som firefelts vei over en lengde på 6,7 km.

E18 ble åpnet for firefelts trafikk på hele strekingen mellom Bommestad og Sky i mai 2018. Midlene i 2021 blir brukt til ombygging av lokalveisystemet.

E18 Varoddbrua

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 105.

Den eksisterende hengebrua fra 1956 skal rives, og ei ny bru er bygd ved siden av den eksisterende kassebrua fra 1994. Lengden på den nye brua blir om lag 650 m. Denne brua skal betjene biltrafikken østover, mens den eksisterende kassebrua skal betjene biltrafikken vestover. Begge bruene skal ha to kjørefelt og ett kollektivfelt. Den nye brua får gang- og sykkelvei for begge retninger.

Prosjektet åpnet for trafikk i juni 2020. Midlene i 2021 vil bli benyttet til å finansiere restarbeider, herunder riving av eksisterende bru og sluttfinansiering.

E39 Kristiansand–Lyngdal

Strekingen E39 Kristiansand–Lyngdal i Agder er på om lag 70 km. Det er dårlig standard på deler av strekingen. Veien har hatt mange alvorlige trafikkulykker. Anleggsarbeidet er delt inn i fire utbyggingskontrakter. Nye Veier AS har inngått kontrakt på de to første delstrekingene fra Kristiansand til Mandal. Disse delstrekingene planlegges åpnet i løpet av 2021/2022. For E39 mellom Mandal i Lindesnes kommune og Herdal i Lyngdal kommune ble områdereguleringen vedtatt våren 2020, og det legges opp til behandling av reguleringsplanen i løpet av våren 2021.

Detaljreguleringsplanen for E39 mellom Herdal og Røyskår i Lyngdal kommune ble vedtatt sommeren 2020. Det legges opp til å signere kontrakt med entreprenør og starte utbyggingen av strekingen i løpet av 2021.

Samferdselsdepartementet har inngått veiutbyggingsavtale med Nye Veier AS med et totalt vederlag på 27 723 mill. 2021-kr hvor bompenger

skal bidra med 8 585 mill. 2020-kr av forventet kostnad i veiutbyggingsavtalen.

E39 Eiganestunnelen

Prosjektet inngår i Nord-Jærenpakken, jf. Prop. 28 S (2011–2012) *Forlenging av bompengereordninga i Nord-Jærenpakka i Rogaland* og Innst. 117 S (2011–2012). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 105.

Prosjektet ble åpnet for trafikk i april 2020 mot tidligere planlagt i desember 2019. I 2021 settes det av midler til sluttoppgjør og til å finansiere utbedringene av Byhaugtunnelen, som er en del av prosjektet.

E39 Sørmarka–Smeaheia (Sykkeltamveien)

Prosjektet inngår i Bypakke Nord-Jæren, jf. Prop. 47 S (2016–2017) *Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland* og Innst. 214 S (2016–2017), som er en del av byvekstavtalen for Nord-Jæren. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 106.

Prosjektet utgjør første etappe av utbyggingen av en høystandard sykkelvei langs E39 mellom Sandnes og Stavanger. Det omfatter bygging av sykkelvei på en strekning som er om lag 12 km. Sykkelveien bygges med 4,5 m bredde.

Anleggsarbeidene startet september 2018. Deler av prosjektet ble åpnet for trafikk i 2020, mens hele strekingen er planlagt åpnet for trafikk i 2023, mot tidligere planlagt i 2021.

Rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalvegen (Transportkorridor vest)

Prosjektet er sist omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Prosjektet inngår i Bypakke Nord-Jæren, jf. Prop. 47 S (2016–2017) *Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland* og Innst. 214 S (2016–2017).

Prosjektet omfatter bygging av om lag 2,5 km ny firefeltsvei fra E39 Sør-Tjora til havn og næringsområder i Risavika i Tananger vest i Sola kommune. Risavika er sentralhavn for Rogaland og et viktig intermodalt knutepunkt.

Dagens veisystem ut til havn og næringsområder har fremkommelighetsproblemer, spesielt for næringstrafikken i området. Hovedmålet med prosjektet er derfor å få bedre kapasitet og fremkommelighet spesielt for næringstrafikken samt bedre

trafiksikkerhet og miljøforhold langs veistrekningen.

Samferdselsdepartementet legger til grunn en styringsramme for prosjektet på 766 mill. 2020-kr, og en kostnadsramme på 839 mill. 2020-kr. Omregnet til 2021-prisnivå legger Samferdselsdepartementet til grunn en kostnadsramme på 862 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Det er lagt opp til at anleggsarbeidene starter opp våren 2021, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2024.

Korridor 4 Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim

E39 Stavanger–Bergen–Ålesund med tilknytninger

Det er planlagt å bruke midler til å videreføre utbyggingen av E39 Rogfast i Rogaland og E39 Svegatjørn–Rådal i Vestland.

Prosjektet rv. 555 Sotrasambandet i Vestland skal gjennomføres som et OPS-prosjekt. Det er planlagt å bruke statlige midler til forberedende arbeider.

I Vestland settes det av midler til anleggsstart for utbygging av E39 på strekningen Myrmel–Lunde i Gaular kommune, og til restfinansiering av prosjektet E39 Bjørset–Skei.

De statlige midlene til riksveitiltak i byvekstatalen for Bergensområdet brukes i hovedsak til å bygge sykkelstamvei langs E39 på strekningene Kristianborg–Bergen sentrum, Bradbenken–Sandvikstorget og Sandviktorget–Glassknag og til å bygge gang- og sykkelvei langs rv. 555 på Gyl-denpriskrysset og Carl Konows gate.

Innenfor programområdene er det i all hovedsak planlagt å bruke midler til utbedringstiltak og trafiksikkerhetstiltak. Det er bl.a. planlagt å bruke midler til å:

- utbedre ferjekaier på E39 på Sunnmøre i Møre og Romsdal
- utbedre rv. 580 Sandslikryssset i Vestland
- gjennomføre flere tiltak mot utforkjøring i Rogaland og Vestland
- gjennomføre forsterket midtoppmerking på flere strekninger i Vestland
- bygge ny Skipenes bru og ny Sagefloten bru i Vestland.

Det er lagt til grunn bompenger til kommunale tiltak innenfor Førdepakken i Vestland. Videre er det lagt til grunn bompenger fra Nordhordlandspakken til bygging av ny rundkjøring på E39 i Knarvik sentrum.

Under fornying er det bl.a. midler til å utbedre følgende tunneler:

- Bogstunnelen på E39 i Vestland
- Håklepptunnelen på E39 i Rogaland
- Lote-, Maragjøl-, Kongenes-, Kjøshammar- og Breisvortunnelene på E39 i Vestland
- Eikefettunnelen på E39 i Vestland
- Eidsvåg- og Glaskartunnelene på E39 i Vestland
- Jernfjell- og Skrikeberg tunnelene på E39 i Vestland
- Rosethorntunnelen på E39 i Møre og Romsdal
- Uføretunnelen på E39 i Vestland
- Damsgård- og Nygårdstunnelene på rv. 555 i Vestland.

I tillegg settes det av midler til fornying av Skipenes bru på E39 i Stad kommune i Vestland.

Til planlegging legges det til grunn midler til bl.a. å videreføre arbeidet med reguleringsplan for prosjektet E39 Ådland–Svegatjørn, inkl. Hordfast samt til arbeid med kommunedelplan for E39 over Sulafjorden.

		Mill. kr	
		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E39	Rogfast	21 411	22 616
E39	Svegatjørn–Rådal	9 458	9 253
E39	Bjørset–Skei	935	867
E39	Myrmel–Lunde	606	541
E39	Kristianborg–Bergen sentrum (Sykkelstamveien)	1 075	944

E39 Rogfast

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Stortingets behandling av Prop. 105 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland* og Innst. 294 S (2016–2017). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 (2019–2020), side 107.

E39 Rogfast er det første ferjeavløsningsprosjektet på ferjefri E39 mellom Kristiansand og Trondheim. Prosjektet omfatter bygging av en 26,7 km lang undersjøisk tunnel i to løp mellom Harestad i Randaberg kommune og Laupland i Bokn kommune og en 3,7 km lang tunnelarm til Kvitsøy.

På Bokn blir det bygd 2,7 km vei i dagen, og dagens kryss blir bygd om. Tilknytning til eksisterende E39 i Randaberg skjer i Harestadkrysset, som er planlagt gjennomført som del av prosjektet E39 Smiene–Harestad innenfor Bypakke Nord-Jæren, jf. Prop. 47 S (2016–2017) *Om finansiering av Bypakke Nord-Jæren* og Innst. 214 S (2016–2017).

Anleggsarbeidene startet i januar 2018, og det er bygd tverrslag i Mekjarvika og på Arsvågen. I konkurransen for den første av de tre store tunnelkontraktene var det eneste tilbudet vesentlig høyere enn forventet. Basert på denne markedsprisen ville prosjektets kostnader overstige kostnadsrammen, og konkurransen ble derfor avlyst av Statens vegvesen.

Statens vegvesen har gjennomført en bred gjennomgang av prosjektet, der kostnadsbesparende tiltak, gjennomføringsstrategi, samfunnsøkonomi og forutsetninger for finansieringsopplegget er vurdert på nytt. Det gjennomføres en ekstern kvalitetssikring av finansieringsopplegget, og kostnadssiden går gjennom på nytt. Samferdselsdepartementet vil på egnet måte komme tilbake til Stortinget etter at den eksterne kvalitetssikringen er gjennomført.

E39 Sveгатjørn–Rådal

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Stortingets behandling av Prop. 134 S (2013–2014) *Utbygging og finansiering av E39 Sveгатjørn–Rådal i Hordaland* og Innst. 37 S (2014–2015). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 108.

Prosjektet ligger i kommunene Bjørnafjorden og Bergen og omfatter bygging av om lag 16 km firefelts vei i ny trasé vest for Fjøsanger. Det omfatter bl.a. bygging av tre tunneler på til sammen om lag 13 km. Prosjektet omfatter også utbedring av Nesttun- og Hopstunnelene på E39.

Prognosen for sluttkostnad er nå om lag 9 250 mill. kr. Dette innebærer en økning på 1 375 mill. kr sammenlignet med styringsrammen og om lag 730 mill. kr høyere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak uforutsette kostnader på tetting av steindeponi, håndtering av store mengder forurensede masser i tunnelene og store mengder infiserte jordmasser. Samferdselsdepartementet legger til grunn en kostnadsramme for prosjektet på 9 200 mill. 2020-kr. Omregnet til 2021-prisnivå foreslår Samferdselsdepartementet at kostnadsrammen økes til 9 458 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Anleggsarbeidene startet i september 2015, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2022.

E39 Bjørset–Skei

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 108.

Strekningen ligger i Sunnfjord kommune i Vestland. Prosjektet omfatter utviding av eksisterende vei til 8,5 m veibredde og utretting av svinger. Fra Bjørset til Indre Årdal er det bygd ekstra bred skulder for myke trafikanter, og fra Indre Årdal til Skei er det bygd sykkelvei. Prosjektet omfatter også utbedring av et skredpunkt.

Anleggsarbeidene startet i mars 2017, og prosjektet ble åpnet for trafikk i august 2019. Midlene i 2021 vil bli brukt til restarbeider og sluttoppgjør.

E39 Myrmel–Lunde

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 106.

Prosjektet omfatter bygging av ny vei på 3,7 km, der 1 km er tunnel, i Sunnfjord kommune i Vestland. Eksisterende vei har i dag dårlig standard når det gjelder bredde, kurvatur, bæreevne, og det er nedsatt fartsgrense på strekningen.

Samferdselsdepartementet legger til grunn en styringsramme for prosjektet på 514 mill. 2019-kr, og en kostnadsramme på 575 mill. 2019-kr. Omregnet til 2021-prisnivå legger Samferdselsdepartementet til grunn en kostnadsramme på 606 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Det er lagt opp til at anleggsarbeidene starter våren 2021, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2023.

E39 Kristianborg–Bergen sentrum (Sykkelstamveien)

Prosjektet inngår i Bypakke Bergen, jf. Prop. 11 S (2017–2018) *Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland* og Innst. 90 S (2017–2018), som er en

del av byvekstavtalen for Bergensområdet. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 23 S (2019–2020) *Endringer i statsbudsjettet 2019 under Samferdselsdepartementet*.

Prosjektet er en del av utbyggingen av sammenhengende gang- og sykkelveiruter langs de viktigste hovedveiene inn til Bergen sentrum. Prosjektet omfatter bygging av en høystandard gang- og sykkelvei på 3,9 km langs E39 mellom Kristianborg og Bergen sentrum. Gang- og sykkelveien bygges med adskilte felt for gående og syklende, og bygges med fire meter bredde for syklistene samt tre meter bredde for gående. Den bygges parallelt med utbyggingen av Bybanen byggetrinn 4.

Anleggsarbeidene startet sommeren 2019, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2022.

Rv. 555 Sotrasambandet

Prosjektet er delvis bompengefinansiert og med OPS som kontraktsform, jf. Prop. 41 S (2017–2018) *Gjennomføring av rv. 555 Sotrasambandet i Hordaland som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering* og Innst. 270 S (2017–2018). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 108.

Prosjektet omfatter bygging av 9,4 km firefelts vei fra kryss med fv. 562 ved Storavatnet i Bergen til kryss med fv. 561 ved Kolltveit i Øygarden kommune. Om lag 4,6 km går i tunnel. Prosjektet inkluderer ny firefelts bru på om lag 950 meter med separat gang- og sykkelvei. Også tre mindre bruer inngår i prosjektet.

Totalt er det planlagt å bygge om lag 14 km gang- og sykkelveier, der 7,8 km bygges som høystandard løsning med skille mellom syklende og gående.

Kollektivtrafikken vil dels gå sammen med annen trafikk, dels på opprustet lokalvei og dels på separat bussvei/kollektivfelt. Det er planlagt nye kollektivterminaler ved Storavatnet og på Straume. Prosjektet legger til rette for prioritering av kollektivtrafikken mellom terminalene.

Før anleggsstart på Sotrasambandet må høyspentlinjen med elektrisitetsforsyning til gassterminalen på Kollsnes i Øygarden flyttes.

Anskaffelsesprosessen for OPS-kontrakten startet opp våren 2020. Det er lagt opp til at kontrakt blir inngått høsten 2021, og at anleggsarbeidene kan startes opp våren 2022. Det er planlagt å bruke midler til bl.a grunnerverv og byggherreorganisasjonen er det satt av midler over post 30.

E39 Ålesund–Trondheim

Det prioriteres midler til å videreføre prosjektet E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra i Møre og Romsdal og Trøndelag. Det er planlagt å bruke midler til anleggsstart for byggingen av forbikjøringsfelt på E39 ved Ørskogfjellet i Møre og Romsdal. I tillegg prioriteres midler til forberedende arbeider og ev. anleggsstart for prosjektet E39 Lønset–Hjelset i Møre og Romsdal.

Innenfor programområdene er det prioritert midler til utbedringstiltak. Det er planlagt å bruke midler til å utbedre en rekke ferjekaier på E39 i Møre og Romsdal i forbindelse med nye kontrakter for å drive ferjesamband. Videre er det planlagt å bruke midler til å utbedre Gjemnessundbrua på E39 i Møre og Romsdal og strekningen Harangen–Bårdshaug i Trøndelag.

Det er også planlagt å bruke midler til planlegging. Disse vil i hovedsak gå til arbeidet med kommunedelplaner for E39 over Vartdals- Sula- og Halsafjorden og til arbeidet med reguleringsplaner for E39 på strekningen Ålesund–Molde.

Videre er det planlagt å bruke midler til årlig kontraktsfestet vederlag til OPS-selskapet for E39 Klett–Bårdshaug i Trøndelag samt til å fullfinansiere utbedringen av flere tunneler på strekningen i henhold til krav i tunnelsikkerhets- og elektrofor-skriftene.

		Mill. kr	
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad
E39	Betna–Vinjeøra–Stormyra	2 587	2 264
E39	Lønset–Hjelset	-	1 336

E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 109.

Prosjektet omfatter ombygging av tre delstrekninger på til sammen om lag 26 km. Med denne ombyggingen blir E39 på strekningen i Heim kommune i Trøndelag redusert fra 48 til 43 km. Strekningen bygges som tofelts vei, dels i eksisterende trasé, og dels i ny trasé. Prosjektet omfatter bl.a. omlegging av E39 utenom kommunesenteret Liabø i Heim kommune.

Det er lagt opp til anleggsstart i oktober 2020, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2024.

E39 Lønset–Hjelset

Prosjektet er sist omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*.

Dagens E39 mellom Lønset–Hjelset i Møre og Romsdal er om lag 9,5 km. På store deler av strekningen er veien smal og mangler gul midtlinje, og de tilgrensende veistrekningene har langt høyere standard. Mange boliger har direkte og til delts uoversiktlige avkjørsler til veien. Strekningen mangler tilbud til gående og syklende.

Det er vedtatt å bygge nytt sykehus for Nordmøre og Romsdal på Hjelset, om lag 20 km øst for Molde. Sykehuset er planlagt åpnet i 2024. Tilfredsstillende trafikkavvikling til og fra sykehuset forutsetter at strekningen på E39 mellom Lønset og Hjelset utbedres. Prosjektet vil i tillegg bidra til bedre trafiksikkerhet og bomiljø langs strekningen.

Prosjektet omfatter bygging av tofelts vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt på en 9,3 km lang strekning på E39 øst for Molde. Veien bygges i ny trasé. Dagens vei vil bli gjort om til lokalvei.

Prosjektet omfatter også etablering av en sammenhengende løsning for gående og syklende på strekningen.

Det foreligger lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet. Samferdselsdepartementet tar sikte på å komme tilbake til Stortinget med et forslag om delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet, når det foreligger tilstrekkelige avklaringer. Prioriteringen er med forbehold om Stortingets tilslutning.

Det legges opp til at anleggsarbeidene kan starte opp våren 2021. Prosjektet ventes åpnes for trafikk i 2024.

Rv. 9 Kristiansand–Haukeligrend og rv. 13/rv. 55 Jøsendal–Voss–Hella–Sogndal

Det er i budsjettforslaget tatt høyde for refusjon til bompengeselskapet etter ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd for utbyggingen av rv. 13 Hardangerbrua i Vestland.

Innenfor programområdene er det i hovedsak planlagt å bruke midlene til utbedringstiltak og trafiksikkerhetstiltak. Det settes av midler til å videreføre utbedringen av ferjekaiene for å legge til rette for nye ferjer i sambandet Hella–Dragsvik–Vangsnes på rv. 13/rv. 55 i Vestland. Det prioriteres midler til strekningsvise utbedringstiltak på rv. 9 i Setesdal i Agder. Midlene går til å videreføre utbedringene av delstrekningen Besteland–Helle. Videre prioriteres midler til flere tiltak mot utforkjøring i Vestland.

Under fornying prioriteres midler til utbedring av rv. 55 ved Fosshagen.

Over kap. 1320, post 31 settes det av midler til sluttfinansiering av skredsikringsprosjektet rv. 13 Vik–Vangsnes i Vestland.

		Mill. kr	
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad
Rv. 13	Vik–Vangsnes	732	596

Rv. 13 Vik–Vangsnes

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 109.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 3,7 km ny vei inkl. en om lag 3 km lang tunnel på den mest skredutsatte delen av strekningen.

Anleggsarbeidene startet i november 2017, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2020. Midlene i 2021 vil bli brukt til sluttfinansiering.

Korridor 5 Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

E134 Drammen–Haugesund med tilknytninger

Det er planlagt å bruke statlige midler og bompenger til å fullføre utbyggingen av E134 Damåsen–Saggrenda i Viken.

Videre settes det av statlige midler til sluttfinansiering av utbyggingen av rv. 13 Ryfast i Rogaland.

På rv. 36 i Vestfold og Telemark settes det av statlige midler til å finansiere restarbeider og sluttoppgjør på prosjektet Slåttekås–Årnes. Det legges til grunn bompenger til utbedring av to delstrekninger mellom Bø og Seljord i Vestfold og Telemark, jf. Prop. 113 S (2017–2018) *Utbygging og finansiering på strekninga Bø–Seljord i Telemark* og Innst. 47 S (2018–2019).

Det er planlagt å bruke midler til bygging av ny gang- og sykkelvei gjennom Espelandssvingene i Vindafjord kommune på E134 i Rogaland. I tillegg prioriteres midler til bl.a. utbedringer av

flere kurver på E134 på strekningen Århus–Seljord i Telemark.

Innenfor programområdene er det satt av midler til utbedringstiltak, trafikksikkerhetstiltak og tiltak for gående og syklende.

Det er planlagt å bruke midler til å videreføre utbedringen av Hjelmeland og Nesvik ferjekaier på rv. 13 i Rogaland. På sambandet skal det settes i drift en hydrogen-elektrisk ferje i 2021. Det settes også av midler til å utbedre delstrekninger på rv. 41 mellom Treungen og Vrådal i Vestfold og Telemark og eksisterende kryss mellom E134 og Sørstrandsvegen mot Bjørgjo i Vestland.

Innenfor trafikksikkerhetstiltak prioriteres midler til utbedring for forsterket midtoppmerking og tiltak mot utforkjøring på flere delstrekninger på E134 i Rogaland.

Innenfor fornying går midlene til å rehabilitere Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonatunnelene på E134 i Vestfold og Telemark og Vestland.

Videre legges det til grunn bompenger fra bypakke Grenland til flere mindre tiltak på rv. 36 i Vestfold og Telemark.

		Mill. kr	
		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E134	Damåsen–Saggrenda	5 668	5 146
Rv. 13	Ryfast	8 805	8 505
E134	Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonatunnelene	621	560

E134 Damåsen–Saggrenda

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 49 S (2014–2015) *Utbygging og finansiering av E134 Damåsen–Saggrenda i Buskerud* og Innst. 168 S (2014–2015). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), og side 110–111.

Prosjektet omfattet bygging av 13,2 km vei i ny trasé forbi Kongsberg. Om lag 8,5 km ble bygd som firefelts vei, mens resten er bygd som tofelts vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Videre er det bygd fire tunneler med en samlet lengde på om lag 4,5 km.

Anleggsarbeidene startet i juni 2015, og prosjektet ble åpnet for trafikk i juli 2020 mot tidligere planlagt i oktober 2019. Midlene i 2021 vil bli benyttet til restarbeider og sluttoppgjør.

E134 Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonatunnelene

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 111.

Prosjektet omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften. Det omfatter bl.a. utskifting av vifter og belysning, montering av ledelys/rømningslys, nødstasjoner med telefon og brannslukkere, system for håndtering av brannfarlig væske og nye bommer. Det bygges nye tekniske bygg, nye venterom for kolonneoppstilling vinterstid i både Haukeli- og Vågslitunnelen og lages løsninger for å gi meldinger til trafikantene i tunnelen over radio i forbindelse med kolonneoppstilling i tunnelene.

Anleggsarbeidene startet opp i juni 2020 og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2022.

Rv. 13 Ryfast

Prosjektet er finansiert med statlige midler, lokale tilskudd og bompenger, jf. Prop. 109 S (2011–2012) *Utbygging og finansiering av rv 13 Ryfylkesambandet (Ryfast)* og Innst. 363 S (2011–2012). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 44 S (2019–2020) *Forslag til takst- og rabattsystem for prosjektet rv 13 Ryfylkesambandet (Ryfast) i Rogaland og til forlenning av bompengeneinnkrevningen i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1.*

Prosjektet omfatter en strekning på 20,7 km, bl.a. to undersjøiske toløps tunneler mellom Stavanger og Hundvåg, og mellom Hundvåg og Solbakk i Strand kommune. Hundvågtunnelen er 5,7 km lang og Ryfylketunnelen (tidligere Solbakk-tunnelen) er 14,3 km lang. I tillegg inngikk utbedring av den eksisterende Hølleslitunnelen på rv. 13.

Som følge av utfordringer med leverandøren av veikantutstyret, er kontrakten med leverandøren sagt opp. Dette har medført at tidspunktet for oppstart av innkrevningen er utsatt. Arbeidet med å få på plass ny leverandør er startet opp, men det er fremdeles knyttet usikkerhet til når innkrevningen vil kunne starte opp. Etter gjeldende bompengavtale med bompengeselskapet er det staten som skal finansiere bompengeselskapets utgifter som følge av ev. utsettelse i tidspunktet for oppstart av innkrevningen. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Anleggsarbeidene startet i desember 2012. Ryfylketunnelen ble åpnet for trafikk i desember 2019, mens Hundvågtunnelen ble åpnet for trafikk i april 2020. Midlene i 2021 vil bli brukt til å slutføre arbeidene i Hølleslitunnelen.

Rv. 7 Hønefoss–Bu og rv. 52 Gol–Borlaug

Det er planlagt å bruke midler til programområde-tiltak og planlegging. Innenfor programområdene settes det av midler til å videreføre arbeidene med å utbedre Skøyten bru på rv. 52 i Viken.

E16 Sandvika–Bergen med tilknytninger

Det er planlagt å bruke statlige midler og bompenger til å videreføre utbyggingen av E16 på strekningen Bjørum–Skaret i Viken.

Innenfor Oslopakke 3 settes det av bompenger til å fullføre utbyggingen av E16 Sandvika–Wøyen i Viken.

De statlige midlene til riksveitiltak i byvekstavtalen for Bergensområdet brukes til å oppgradere kollektivtrafikkterminalen i Olav Kyrres gate og til holdeplasser langs E16 mellom Indre Arna og Vågsbotn i Vestland.

Innenfor programområdene er det i all hovedsak planlagt å bruke midler til utbedringstiltak og trafikksikkerhetstiltak. Til utbedring settes det av midler til tiltak på strekningen Fagernes–Øye på E16 i Innlandet. Tiltakene innebærer bl.a. breddeutvidelse, forsterket midtoppmerking, kurveutbedring, forsterkning av bæreevne og tiltak mot utforkjøring.

Innenfor trafikksikkerhetstiltak er det bl.a. planlagt å bruke midler til tiltak mot utforkjøring og til forsterket midtoppmerking i Vestland samt til utbedring av et kryss på rv. 5 i Sogndal sentrum.

Under fornying prioriteres midler til å utbedre følgende tunneler på E16 i Vestland:

- Arnanipa-, Sætre- og Bjørkhaugtunnelene
- Borgund- og Seltatunnelene
- Dalevåg-, Dalseid-, Trollkone-, Hernes-, Hyvingstunnelene
- Gudvanga- og Flenjatunnelene
- Lærdalstunnelen (forberedende arbeider og ev. anleggsstart).

Det er også planlagt å bruke midler til planlegging. Midlene vil i hovedsak bli brukt til å finansiere arbeidet med reguleringsplaner for E16 på strekningen Stanghelle–Arna som inngår i fellesprosjektet E16 Stanghelle–Arna/Vossebanen i Vestland.

Det er planlagt å bruke midler til å videreføre prosjektet E16 Kvamskleiva i Innlandet. I tillegg videreføres arbeidene på prosjektet rv. 5 Kjosnesfjorden i Vestland.

Det er lagt opp til å sluttfinansiere utbyggingen av strekningen Øye–Eidsbru på E16 i Innlandet.

Planlegging av fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 Høgstet–Hønefoss i Innlandet finansieres over jernbaneinvesteringer, jf. omtale under programkategori 21.50 Jernbaneformål.

		Mill. kr	
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad
E16	Sandvika–Wøyen	4 918	4 496
E16	Bjørum–Skaret	5 236	4 812
E16	Kvamskleiva	764	685
E16	Øye–Eidsbru	880	794
E16	Gudvanga- og Flenjatunnelene	808	808
Rv. 5	Kjøsnesfjorden	1 401	1 149

E16 Sandvika–Wøyen

Prosjektet inngår i Oslopakke 3, jf. bl.a. St.meld. nr. 17 (2008–2009) *Om Oslopakke 3 trinn 2* og Innst. S. nr. 301 (2008–2009). Det er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 112.

Strekningen er 3,5 km lang. Prosjektet omfatter bygging av firefelts vei i tunnel (Bjørnegård-tunnelen) under Sandvika fra Kjørbo til Bærumsveien og firefelts vei i dagen fra Bærumsveien til Vøyenenga. I tillegg omfatter prosjektet en betydelig ombygging av lokalveisystemet i Hamangområdet i Sandvika.

Anleggsarbeidene startet i januar 2015, og prosjektet ble åpnet for trafikk høsten 2019. Arbeidet med ombygging av lokalveinettet vil pågå frem til 2021. Midlene i 2021 blir brukt til ombygging av lokalveinettet og sluttoppgjør.

E16 Bjørum–Skaret

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 46 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av E16 på strekningen Bjørum–Skaret i Akershus og Buskerud* og Innst. 215 S (2016–2017). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 113.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 8,4 km ny firefelts vei. Det bygges bl.a. en tunnel på om lag 3,4 km under Sollihøgda og en tunnel på om lag 0,8 km under Bukkesteinshøgda.

Det legges nå opp til anleggsstart for hovedentreprisen rundt årsskiftet 2020–2021 mot tidligere i april 2019. Prosjektet er nå planlagt åpnet for trafikk i 2025 mot tidligere i 2023.

E16 Kvamskleiva

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 113.

Prosjektet omfatter utbedring av en svært skredutsatt strekning på om lag 5,4 km mellom Kvam og Hugavike i Vang kommune i Innlandet. Det omfatter bygging av en om lag 1,8 km lang tunnel og utbedring av eksisterende vei i tilknytning til den nye tunnelen.

Det er lagt opp at anleggsarbeidene starter opp høsten 2020, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2023.

E16 Øye–Eidsbru

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 113.

Prosjektet omfatter om lag 4 km vei i ny trasé utenom Øye sentrum. Om lag 2 km av veien legges i tunnel. Veien bygges med 8,5 m veibredde.

Anleggsarbeidene startet i juni 2016, og prosjektet åpnet for trafikk i september 2020 mot opprinnelig planlagt i desember 2018. Midlene i 2021 blir i hovedsak brukt til sluttoppgjør.

E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 113.

Prosjektet omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften i Gudvanga- og Flenjatunnelene i Aurland kommune i Vestland. Det gjennomføres omfattende tiltak i begge tunnelene bl.a. utskifting av vifter og belysning, montering av ledelys/rømningslys, nødstasjoner med telefon og brannslukkere, system for håndtering av brannfarlig væske og nye bomber.

Arbeidene startet i august 2016, og er planlagt å være ferdig i mai 2021.

Rv. 5 Kjøsnestunnelen

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 114.

Prosjektet omfatter bygging av en om lag 6,5 km lang tunnel i tilknytning til den eksisterende Støylsnestunnelen frem til Kjøsnestunnelen i Jølster i Sunnfjord kommune i Vestland. På Kjøsnestunnelen blir det bygd om lag 350 m vei i dagen fra tunnelåpningen og frem til eksisterende rv. 5. Eksisterende rv. 5 på strekningen blir brukt som gang- og sykkelvei i sommerhalvåret, og blir stengt i vinterhalvåret.

Anleggsarbeidene startet i oktober 2019, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2022.

Korridor 6 Oslo–Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund*E6 Oslo–Trondheim med tilknytninger*

Det er planlagt å bruke midler til forberedende arbeider og ev. anleggsstart for prosjektet rv. 4 Roa–Gran grense inkl. Jaren–Lygnebakken i Innlandet og Viken. I tillegg legges det til grunn midler til og refusjon av forskutterte midler for prosjektet rv. 4 Lunner grense–Jaren, inkl. Lygna sør i Innlandet og Viken. I tillegg settes det av statlige midler til refusjon av forskutterte midler til prosjektet E6 Frya–Sjøa i Innlandet.

Videre er det lagt til grunn statlige midler til å fullføre utbyggingen av E6 på strekningen Vindåsliene–Korporalsbrua i Trøndelag.

Innenfor Miljøpakke Trondheim er det planlagt å bruke statlige midler til å fullføre prosjektet E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen. Det er lagt opp til videreføring av prosjektet rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger med bompenger.

De statlige midlene til riksveitiltak i inneværende bymiljøavtale fra juni 2017 for Oslo og daværende Akershus brukes i hovedsak til å:

- utbedre fv. 120 Storgata i Lillestrøm
- gjennomføre tiltak ved ramper og kryss på E6 på strekningen Hvam–Skedsmovollen
- oppgradere holdeplasser i Oslo langs rv. 150 Ring 3.

De statlige midlene til riksveitiltak i byvekstavtalen for Trondheimsområdet brukes til forberedende arbeider og ev. anleggsstart for utbyggingen av hovedsykkelvei på rv. 706 mellom Nyhavna og Rotvoll, på delstrekningen Falkenborg–Strandveien.

Innenfor programområdene er det i all hovedsak satt av midler til utbedringstiltak, trafikksikkerhetstiltak, kollektivtrafikktiltak, universell utforming og tiltak for gående og syklende.

Det er planlagt å bruke midler til utbedringen av Kroppanbrua og Stavåbrua på E6 i Trøndelag. Videre settes det av midler til å videreføre byggingen av gang- og sykkelvei langs E6 på strekningen fv. 230 Skurva–Lillehammer helsehus i Innlandet. Det prioriteres også midler til å bygge første del av gjennomgående sykkelvei med fortau langs Hans Mustads gate og Marcus Thranes gate gjennom Gjøvik.

Under fornying går midlene i hovedsak til å fullfinansiere utbedringen av Vålerengtunnelen på E6 i Oslo.

Det settes også av midler til planlegging. I 2021 videreføres det bl.a. planlegging på strekningene E136 Dombås–Ålesund med tilknytninger og rv. 70 Oppdal–Kristiansund med tilknytninger.

		Mill. kr	
		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E6	Vindåsliene–Korporalsbrua	2 073	1 907
E6	Jaktøya–Klett–Sentervegen	3 289	2 962
Rv. 706	Nydalsbrua med tilknytninger	1 447	1 429

E6 Vindåsliene–Korporalsbrua

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 124 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av prosjektet E6 Vindåsliene–Korporalsbrua i Sør-*

Trøndelag og Innst. 410 S (2016–2017). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 115–116.

Prosjektet omfatter bygging av 6,4 km tofelts vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt i ny

trasé på vestsiden av elva Sokna i Midtre Gauldal kommune. Veien blir lagt utenom Soknedal sentrum med tilkobling til tettstedet gjennom et planskilt kryss sør for sentrum.

For å legge til rette for en mulig fremtidig utvidelse til fire felt på strekningen Vindåsliene–Korporalsbrua har Samferdselsdepartementet inngått avtale med Nye Veier AS, jf. omtale i Prop. 1 S (2019–2020). Avtalen gjelder finansiering av prosjektering og bygging av søndre påhugg og portal samt de første 15 m med tunnel for et andre tunnellop i Soknedalstunnelen.

Anleggsarbeidene startet i september 2017, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2020.

E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen

Prosjektet inngår i Miljøpakke Trondheim trinn 2, jf. Prop. 172 S (2012–2013) *Finansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2* og Innst. 494 S (2012–2013). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 116.

Prosjektet var en videreføring av den planlagte utbyggingen av E6 mellom Jaktøya og Tonstad, og omfattet utbygging av E6 til firefelts vei over en strekning på 7,9 km.

Anleggsarbeidene startet i oktober 2015, og prosjektet ble åpnet for trafikk i februar 2019. Midlene i 2021 blir brukt til restarbeider og sluttoppgjør.

E6 Ranheim–Åsen

Strekningen E6 Ranheim–Åsen i Trøndelag bygges ut av Nye Veier AS. Det forutsettes 110 km/t fartsgrense på mesteparten av strekningen. Strekningen er inndelt i to delprosjekter. Delprosjektet E6 Ranheim–Værnes er utvidelse av om lag 23 km til firefeltsvei mellom Trondheim og Stjørdal. Nye tunnellop er en del av firefeltsutbyggingen. Nye tunnellop er viktig for å sikre rømningsmulighet for tunnelene, og sikre en redusert og forutsigbar reisetid mellom Trondheim og Værnes. Byggingen startet i september 2020, og prosjektet er planlagt bygget ferdig frem til Værnes i 2025, og med delåpninger til Reitan i 2023 og til Hommelvik i 2024. Delprosjektet E6 Kvithammar–Åsen på om lag 19 km vil utbedre veiforbindelsen mellom Trondheim og Steinkjer. Dagens veistandard er svært dårlig, og prosjektet har høy samfunnsnytte. Det foregår en prosess med entreprenøren for å redusere kostnader og øke nytten i prosjektet. Det er planlagt byggestart i 2021, og den er planlagt ferdig i 2025/2026.

Veitbyggingssavtalen med Nye Veier AS forutsetter et totalt vederlag på 14 280 mill. i kr, der bompengefinansieringen skal bidra med 6 655 mill. i kr av forventet kostnad i veitbyggingssavtalen.

E6 Ulsberg–Melhus S

Strekningen E6 Ulsberg–Melhus S i Trøndelag bygges ut av Nye Veier AS. Det skal bygges om lag 64 km vei, som hovedsakelig vil være firefelts vei med 110 km/t. Strekningen er delt opp i fire delprosjekter. På delprosjektet E6 Kvål–Melhus sentrum er entreprenør kontrahert i en integrert prosjektleveranse (IPL). I denne kontrakten samhandler partene mot felles mål mellom byggherre, entreprenør og rådgiver i alle faser av prosjektet. Anleggsarbeidene på dette prosjektet er i gang og er planlagt ferdig medio 2022. På delprosjektet E6 Ulsberg–Vindåsliene, som er på 25 km, er det kontrahert entreprenør. Planlagt byggestart er høsten 2020, og det er planlagt ferdig medio 2024. I dette prosjektet planlegges det med å forlenge prosjektet i sør med om lag 6 km, inklusive en fremtidsrettet kryssløsning med rv. 3. På de to øvrige delprosjektene pågår kostnads- og nytteoptimaliseringsarbeid og arbeid med regulering. Det er planlagt byggestart i 2022/2023 og ferdigstillelse i 2026/2027. I juni 2019 behandlet Stortinget bompengepropellet for hele prosjektet E6 Ulsberg–Melhus, jf. Prop. 82 S (2018–2019) *Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ulsberg – Melhus i kommunene Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus i Trøndelag* og Innst. 309 S (2018–2019).

Totalt vederlag avtalt i veitbyggingssavtalen med Nye Veier AS er 18 193 mill. kr. Bompengefinansieringen utgjør 6 028 mill. kr av forventet kostnad i veitbyggingssavtalen.

Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger

Prosjektet inngår i Miljøpakke Trondheim trinn 3, jf. Prop. 36 S (2017–2018) *Miljøpakke Trondheim trinn 3 – forlenga innkrevjingsperiode og endringer i takst- og rabattsystemet* og Innst. 157 S (2017–2018). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 116.

Det omfatter bygging av ny firefelts bru over Nidelva med tilknytninger til veinettet på begge sider av elva og inngår i utbyggingen av ringveisystemet rundt Trondheim.

Prosjektet finansieres med statlige midler og bompenger. Deler av de statlige midlene forskutteres med bompenger fra Miljøpakke Trondheim,

jf. Prop. 110 S (2018–2019) *Nokre saker om veg, jernbane og post.*

Det legges opp til anleggsstart høsten 2020, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2024.

E6 Moelv–Øyer

Prosjektet E6 Moelv–Øyer i Innlandet som Nye Veier AS har ansvaret for, er en videreføring av prosjektet fra Kolomoen til Moelv. Prosjektet omfatter utbygging av om lag 43 km firefelts vei med planlagt fartsgrense på 110 km/t. Selskapet har arbeidet med å redusere kostnaden til utbygging og øke samfunnsnyttien. Kommunedelplanen E6 Vingrom–Ensbjerg ble vedtatt sommeren 2018. Det legges opp til å bygge ut strekningen med tre store entrepriser og byggestart i 2021. Åpning av første delstrekning E6 Storhove–Øyer planlegges i 2023. I juni 2019 behandlet Stortinget bompengepropellet for hele prosjektet E6 Ulsberg–Melhus, jf. Prop. 119 S (2018–2019) *Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Moelv – Øyer i kommunene Ringsaker, Gjøvik, Lillehammer og Øyer i Hedmark og Oppland* og Innst. 412 S (2018–2019).

Totalt vederlag avtalt i veiutbyggingsavtalen med Nye Veier AS er 13 902 mill. kr. Bompengefinansieringen utgjør 5 829 mill. kr av forventet kostnad i veiutbyggingsavtalen.

E6 Kolomoen–Moelv

Prosjektet E6 Kolomoen–Moelv i Innlandet er den største sammenhengende utbyggingen som Nye Veier så langt har satt i gang. Hele prosjektet er på i overkant av fire mil. Anleggsarbeidene er inndelt i to utbyggingskontrakter. Første kontrakt omfatter utbyggingen fra Kolomoen til Arnkvern, mens andre utbyggingskontrakt går fra Arnkvern til Moelv. Første delstrekning på E6 fra Kolomoen til Kåterud åpnet høsten 2019, mens Kåterud til Brumunddal åpnet 1. juli 2020. Hele strekningen E6 Kolomoen–Moelv ventes ferdig i desember 2020. Våren 2016 behandlet Stortinget bompengepropellet på strekningen, jf. Prop. 131 S (2015–2016) *Bompengefinansiering av E6 på strekningen Kolomoen – Moelv i Hedmark* og Innst. 396 S (2015–2016).

Veiutbyggingsavtalen med Nye Veier AS angir et samlet vederlag for utbyggingen på 10 777 mill. kr. Bompengefinansieringen utgjør 5 066 mill. kr av forventet kostnad i veiutbyggingsavtalen

Rv. 4 Roa–Gran grense inkl. Jaren–Lygnebakken

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 17 S (2018–2019) *Endringer i statsbudsjettet 2018 under Samferdselsdepartementet.*

Dagens vei på strekningen har ikke tilfredsstillende kurvatur og siktforhold, og det er mange direkte avkjørsler og kryss i plan. Tilbud for gående og syklende mangler på deler av strekningen.

Mellom Roa og kommunegrensen til Gran er veien svingete med mange avkjørsler, og strekningen har mye randbebyggelse som er støyuutsatt. Fra Jaren og nordover til Amundrud er det trefelts vei med smale kjørefelt og stigning på om lag 6 pst. Strekningen mangler midtrekkverk. Mellom Almenningsdelet og Lygnebakken er vegen smal med dårlig kurvatur.

Prosjektet omfatter bygging av 4,2 km firefelts vei i ny trasé på østsiden av dagens vei. I tillegg skal dagens vei utbedres på strekningen Jaren–Amundrud og på strekningen Almenningsdelet–Lygnebakken. Prosjektet er en videreføring av utbyggingen på strekningene Lunner grense–Jaren og Lygna sør som ble åpnet for trafikk i 2017.

Det foreligger lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet. Samferdselsdepartementet tar sikte på å komme tilbake til Stortinget med et forslag om delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet, når det foreligger tilstrekkelige avklaringer. Prioriteringen er med forbehold om Stortingets tilslutning.

Det legges opp til at anleggsarbeidene kan starte opp våren 2021 og at prosjektet åpnes for trafikk i 2024.

Rv. 3 Kolomoen–Ulsberg med tilknytninger

Det er planlagt å bruke midler til OPS-prosjektet rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet.

Innenfor programområdene settes det av midler til utbedringstiltak. Det prioriteres midler til å videreføre byggingen av delstrekningene Atna N–Hanestad, Hanestad–Alvdal grense og Rendalen grense–Jutulhogget samt til anleggsstart for utbedringen av delstrekningen Evenstad–Imsroa på rv. 3 i Østerdalen i Innlandet.

Under fornying prioriteres midlene i hovedsak til rehabilitering av Ya bru på rv. 3 i Innlandet.

Rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet

Prosjektet er delvis bompengefinansiert og med OPS som kontraktsform, jf. Prop. 45 S (2016–2017) *Gjennomføring av rv 3/rv 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Hedmark som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering* og Innst. 216 S (2016–2017). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 116.

Prosjektet omfatter bygging av 26,6 km ny riksvei, herav 16,0 km firefelts vei og 10,6 km tofelts vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt.

Kontrakt med OPS-selskapet ble inngått i mai 2018. Anleggsarbeidene startet i juni 2018, og prosjektet ble åpnet for trafikk juli 2020, mot opprinnelig planlagt i november 2020.

Rv. 15 Otta–Måløy

Innenfor programområdene er det satt av midler til trafikksikkerhetstiltak. Det prioriteres midler til tiltak mot utforkjøring på rv. 15 i Vestland.

Under fornying settes det av midler til utbedring av elektroinstallasjonene i Strynefjellstunnelene.

E136 Dombås–Ålesund med tilknytninger

Under fornying er det planlagt å bruke midler til utbedring av kurver og etablering av ny bru ved Jora på E136 i Innlandet.

Rv. 70 Oppdal–Kristiansund med tilknytninger

Det settes av midler til planlegging på strekningen.

Korridor 7 Trondheim–Bodø med armer mot Sverige*E6 Trondheim–Fauske med tilknytninger*

Det er planlagt å bruke midler til å videreføre prosjektet E6 Helgeland sør, inkl. delstrekningen Kapskarmo–Brattåsen–Lien i Nordland. Det er også lagt til grunn midler til å fullføre arbeidet med prosjektene E6 Helgeland nord og rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset i Nordland.

Innenfor programområdene er det i hovedsak satt av midler til utbedringstiltak og kollektivtrafikk og universell utforming.

Midlene til utbedringstiltak går til å starte opp arbeidene med utbedringen av delstrekningen Fjerdingen–Grøndalselv på E6 mellom Grong og Nordland grense i Trøndelag. Midlene til kollektivtrafikk og universell utforming går til å utbedre holdeplasser på rv. 80 på strekningen Løpsmarka–Tverlandet i Bodø. Det er også lagt opp til å bygge en kollektivløsning langs E6 i Mo i Rana.

Under fornying prioriteres midlene i all hovedsak til delfinansiering av prosjektet E6 Helgeland sør. I tillegg settes det av midler til å oppgradere Illhøllia tunnel på E6 i Dunderlandsdalen i Nordland og til å delfinansiere utbedringen av E6 på strekningen Grong–Nordland i Trøndelag.

Det settes også av midler til planlegging. Midlene vil i hovedsak gå til arbeidet med reguleringsplaner på E6 på strekningen Åsen–Steinkjer.

		Mill. kr	
		Kostnads-	Prognose
		ramme	for
			sluttkostnad
E6	Helgeland sør	5 798	5 633
E6	Helgeland nord	2 529	2 500
Rv. 80	Hunstadmoen–Thallekrysset	2 890	2 724

E6 Helgeland sør

Prosjektet utgjør andre etappe av den planlagte utbyggingen av E6 på Helgeland og er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 148 S (2014–2015) *Utbygging og finansiering av E6 på strekninga Nord-Trøndelag grense–Korgen, inkl. Brattåsen–Lien i*

Vefsn og Grane kommunar (E6 Helgeland sør) i Nordland og Innst. 32 S (2015–2016). Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 118.

Prosjektet består av to delprosjekter, en veiutviklingskontrakt og Kapskarmo–Brattåsen–Lien.

Veiutviklingskontrakt

For prosjektene Helgeland sør og Helgeland nord er det brukt en veiutviklingskontrakt, dvs. at flere delstrekninger blir lyst ut i en samlet konkurranse. Samme entreprenør står ansvarlig for utbygging av delstrekningene i tillegg til drift og vedlikehold i en periode på inntil 15 år.

I prosjektet Helgeland sør ble sju av de ni delstrekningene lyst ut som en slik kontrakt. Strekingene bygges som tofelts vei, dels i eksisterende og dels i ny trasé. Deler av eksisterende vei gjøres om til adkomster og gang- og sykkelveier. To av delstrekningene ble lagt inn som opsjoner. Som følge av kostnadsøkninger er strekingene med opsjon tatt ut av kontrakten.

Anleggsarbeidene innenfor veiutviklingskontrakten startet i mai 2017. Arbeidene ventes nå fullført i november 2020 mot tidligere planlagt i 2021.

E6 Kapskarmo–Brattåsen–Lien

For utbygging av strekningen Kapskarmo–Brattåsen–Lien blir det brukt tradisjonelle konkurranseformer, der drift og vedlikehold ikke inngår. E6 er planlagt i ny trasé vest for tettstedene Trofors og Grane over en strekning på om lag 22 km med bl.a. en tunnel og to bruer for kryssing av Vefsna og Svenningdalselva. I tillegg inngår ombygging av lokalt veinett.

Anleggsarbeidene på delstrekningen Kapskarmo–Brattåsen–Svenningelvb bru startet i august 2018, og strekningen ble åpnet for trafikk høsten 2019. Gjenstående delstrekning Svenningelvb bru–Lien har en planlagt byggetid på om lag fire år. Det er lagt opp til at anleggsarbeidene starter i 2021.

I forbindelse med detaljprosjektering av delstrekningen fra Svenningelvb bru til Lien ble det avdekket vanskelige grunnforhold på deler av strekningen. Det er derfor knyttet usikkerhet til kostnader og videre fremdrift. Reguleringsplanen i Grane kommune er derfor regulert på nytt, der veilinjen er flyttet bort fra områdene med mest usikre grunnforhold. Ny reguleringsplan ble vedtatt i juni 2020.

Det er varslet kostnadsøkninger på begge delprosjektene på E6 Helgeland sør på grunn av økte kontraktskostnader (i hovedsak forlik med entreprenør for veiutviklingskontrakten om sluttoppjøret) og vanskeligere grunnforhold enn det som var lagt til grunn i det opprinnelig kostnadsanslagene. Statens vegvesen forventer at sluttkostna-

dene vil øke med om lag 450 mill. kr utover fastsatt kostnadsramme i Prop. 1 S (2019–2020).

Samferdselsdepartementet legger til grunn en kostnadsramme på 5 640 mill. 2020-kr. Omregnet til 2021-prisnivå foreslår Samferdselsdepartementet kostnadsrammen økes til 5 798 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

E6 Helgeland nord

Prosjektet var første etappe av den planlagte utbyggingen av E6 på Helgeland og er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 55 S (2013–2014) *Utbygging og finansiering av E6 på strekninga Korgen–Bolna i Hemnes og Rana kommunar (E6 Helgeland nord) i Nordland* og Innst. 178 S (2013–2014). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 118–119.

Arbeidene på veiutviklingskontrakten startet i september 2015. De siste delstrekningene, til sammen 19,5 km inkl. delstrekningen Krokstrand–Bolna, ble åpnet for trafikk i november 2019. Midlene i 2021 blir brukt til restarbeider.

Rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset

Prosjektet inngår i Bypakke Bodø, jf. Prop. 131 S (2013–2014) og Innst. 27 S (2014–2015). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 119.

Samlet lengde for prosjektet er 5,4 km, herunder en 2,8 km lang toløpstunnel mellom Hunstadmoen og Bodøelv. Strekningen Bodøelv–Thallekrysset og Bodøelv–Gamle riksvei (riksveiarm mot flyplassen) er bygd om til firefelts vei med rundkjøringer.

Anleggsarbeidene startet i januar 2015, og prosjektet ble åpnet for trafikk i april 2019. Midlene i 2021 blir brukt til sluttoppgjør.

Korridor 8 Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland

E6 Fauske–Nordkjosbotn med tilknytninger

Det er planlagt å bruke midler til forberedende arbeider for prosjektet E8 Sørbotn–Laukslett i Troms og Finnmark samt til OPS-prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta i Nordland og Troms og Finnmark. Videre er det satt av midler til å restfinansiere på prosjektet E6 Hålogalandsbrua, inkl. tilførselsveier og rassikring på E10 Trældal–Leirvika i Nordland. I tillegg prioriteres statlige midler til å videreføre arbeidet med å legge om E6 ved Ballangen sentrum i Nordland.

Innenfor programområdene er det i all hovedsak planlagt å bruke midler til trafikksikkerhetstiltak, utbedringstiltak og tiltak for gående og syklende. Det er planlagt å bruke midler for å legge til rette for lavutslippsferjer ved ferjekaiene på E6 og rv. 827 i Nordland og utbedring av Brattlitunnelen etter brann på rv. 827 i Nordland. Det er videre planlagt å bruke midler til utbygging av strekningen Kanebogen–Byskillet–Hagebyveien på rv. 83 og tunnel mellom Seljestad og Sama,

som gjennomføres som en del av Vegpakke Harstad. I tillegg er det bl.a. satt av midler til å bygge kontrollstasjon ved Øyjord på E6 i Nordland.

Under fornying prioriteres midler til forberedende arbeider og ev. anleggsstart for rehabiliteringen av Nappstraumtunnelen på E10 i Nordland. I tillegg settes det av midler til enkelte sikkerhetstiltak i Sørfoldtunnelene på E6 i Nordland og utbedring av Tromsøysundtunnelen på E8 i Troms og Finnmark.

		Mill. kr	
		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E6	Hålogalandsbrua, inkl. skredsikring E10 Trældal–Leirvik	4 497	4 497
E6/rv. 827	Bognes–Skarberget og Drag–Kjøpsvik	706	592

E6 Hålogalandsbrua, inkl. skredsikring E10 Trældal–Leirvik

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 117 S (2011–2012) *Utbygging og finansiering av E6 Hålogalandsbrua, skredsikring av E10 Trældal–Leirvik og nedlegging av Narvik lufthavn, Framnes (Nordland)* og Innst. 382 S (2011–2012). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 120.

Anleggsarbeidene startet i februar 2013. Skredsikringsprosjektet ble åpnet for trafikk i september 2015, og Hålogalandsbrua ble åpnet for trafikk i desember 2018. Midlene i 2021 blir brukt til ombygging av eksisterende vei og sluttoppgjør.

E6/rv. 827 Bognes–Skarberget og Drag–Kjøpsvik

Prosjektet legger til rette for elektrifisering av ferjesambandene E6 Bognes–Skarberget og rv. 827 Drag–Kjøpsvik over Tysfjorden. Ferjeleiene ligger i Narvik og Hamarøy kommuner i Nordland. Arbeidene omfatter kapasitetsøkning i kraftforsyningen til ferjeleiene samt ombygging av ferjeleiene ved Bognes, Skarberget og Drag for å ta imot større ferjer, utvide antall oppstillingsplasser og tilrettelegge for universell utforming. Prosjektet omfatter også bygging av ny ferjekai ved Kjøpsvik, da dagens ferjekai er i dårlig stand.

Samferdselsdepartementet legger til grunn en styringsramme for prosjektet på 562 mill. 2019-kr og en kostnadsramme på 670 mill. 2019-kr. Omregnet til 2021-prisnivå foreslår Samferdselsdepartementet en kostnadsramme på 706 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Det er lagt opp til at anleggsarbeidene starter opp våren 2021, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2022.

E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt

Prosjektet er sist omtalt Prop. 1 S (2019–2020), side 120. Det er planlagt å bruke midler til forberedende arbeider m.m. utenom OPS-kontrakten i 2021.

Prosjektet ligger i Nordland og Troms og Finnmark og er en del av forbindelsen mellom Lofoten/Vesterålen og E6.

Det omfatter bygging av til sammen 82 km vei. I tillegg til strekningen Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt på E10 omfatter prosjektet en kort strekning av rv. 83 fra E10 i retning Harstad og utbedring av dagens E10 mellom Fiskfjord og Kåringen. E10 fra Tjeldsund bru til Gullesfjordbotn vil bli kortet inn med om lag 30 km.

Det er lokalpolitisk tilslutning til delvis bompengefinansiering. Den eksterne kvalitetssikringen (KS2) av styringsunderlag og kostnadsoverslag er gjennomført. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

E6 Nordkjosbotn–Kirkenes med tilknytninger

Det er planlagt å bruke midler til å fullføre prosjektet E6 Tana bru i Troms og Finnmark.

Innenfor programområdene er det i all hovedsak planlagt å bruke midler til fornying og miljøtiltak. Det settes av midler til tunneloppgradering på

E6. Videre settes det av midler til fasadetiltak mot støy på E6 i Kirkenes.

Under fornying er det planlagt å bruke midler til anleggsstart for rehabiliteringen av Vuolmmasjøhka og Storslett bruene på E6 i Troms og Finnmark.

Det er planlagt å bruke midler til restarbeider på prosjektet E6 Indre Nordnes–Skardalen i Troms og Finnmark. I tillegg videreføres prosjektet E69 Skarvberg tunnelen i Troms og Finnmark.

		Mill. kr	
		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E6	Indre Nordnes–Skardalen	1 462	1 206
E6	Tana bru	733	667
E69	Skarvberg tunnelen	1 470	1 422

E6 Indre Nordnes–Skardalen

Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 121.

Prosjektet omfatter bygging av en om lag 5,8 km lang tunnel gjennom Nordnesfjellet, fra vestsiden av fjellet frem til Mandalen på østsiden.

Anleggsarbeidene startet i oktober 2014, og prosjektet ble åpnet for trafikk i november 2018. Midlene i 2021 blir i hovedsak benyttet til restarbeider.

E6 Tana bru

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 121.

Prosjektet omfatter bygging av en ny bru over Tanaelva samt utbygging av tilgrensede veinett, inkl. gang- og sykkelveier. Brua bygges som en skråstagbru og erstatter dagens bru.

Anleggsarbeidene startet i desember 2016. Prosjektet ble åpnet for trafikk september 2020 mot tidligere forutsatt i august 2019. Midlene i 2021 vil bl.a. bli brukt til sluttoppjør.

E69 Skarvberg tunnelen

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 121.

Prosjektet omfatter bygging av ny vei på en 6,8 km lang strekning i Porsanger kommune i Troms og Finnmark, hvorav om lag 3,5 km i tunnel. En stor del av dagstrekningen følger dagens trasé. Prosjektet omfatter skredsikringstiltak på dagstrekningen med bl.a. skredvoller. Prosjektet koster inn E69 med om lag 1,4 km.

Dagens tunnel stenges når den nye tunnelen åpnes for trafikk. Det legges til rette for gang- og sykkeltrafikk inn mot tunnelen på begge sider og gjennom tunnelen hvor kjøretøy blir fysisk adskilt fra gående og syklende med rekkverk. Dagens rasteplass i Skarvbergvika utvides og oppgraderes.

Prognosen for sluttkostnad er om lag 1 420 mill. kr. Dette er en økning på 525 mill. kr sammenlignet med styringsrammen og om lag 425 mill. kr høyere enn kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak uforutsette grunnforhold i tunnelen samt økte kostnader knyttet til etterfølgende forlenget byggetid. Samferdselsdepartementet legger til grunn en kostnadsramme på 1 431 mill. 2020-kr. Omregnet til 2021-prisnivå foreslår Samferdselsdepartementet en kostnadsramme på 1 470 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Anleggsarbeidene startet i april 2019, og prosjektet er nå planlagt åpnet for trafikk sommeren 2022, mot tidligere ventet høsten 2021.

E6 Kvænangsfjellet

Samferdselsdepartementet har inngått veiutbyggingsavtale med Nye Veier AS om utbygging av E6 Kvænangsfjellet i Troms og Finnmark. Veiutbyggingsavtalen med Nye Veier AS forutsetter en forventet kostnad på 1 744 mill. kr. Det er ikke planlagt bruk av bompenger.

E6 gjennom Troms og Finnmark er en viktig transportåre både nasjonalt og regionalt, og er eneste transportforbindelse gjennom Norge i dette området. På strekningen mellom Tromsø og Alta går E6 over Kvænangsfjellet som er en svært værutsatt høyfjellsovergang, spesielt med rasfare

og vind som skaper fukk- og drivsnø. Utfordringene blir forsterket ved at veien har sterk stigning og dårlig kurvatur som medfører at større kjøretøyer har problemer med fremkommeligheten og får stopp på vei over fjellet. Prosjektet skal gi forutsigbarhet for åpen vintersikker vei og trygg ferdsel over høyfjellet.

Strekningen E6 Kvænangsfjellet er til sammen 24 km lang og strekker seg fra Oksfjordhavn til Karvika. Det skal bygges om lag 13 km ny vei med mulighet for mindre tiltak på eksisterende vei utover dette. Prosjektet inkluderer to tunneler på til sammen om lag 5,5 km. Videre bygges og utbedres om lag 8 km vei i dagen.

Byggestart på strekningen er planlagt i 2021, og prosjektet planlegges ferdigstilt høsten 2024.

Andre veisaker

Ny organisering av Statens vegvesen

Statens vegvesen er i en tid med store strukturelle endringer og krav til effektiv ressursbruk. 1. januar 2020 ble administrasjonen av fylkesveier overført fra Statens vegvesen til fylkeskommunene, og det ble overført i underkant av 1 400 ansatte. Samtidig har etaten gått fra en regional organisering til en organisering med seks divisjoner og et direktorat. Omorganiseringen innebærer at Statens vegvesen organiseres etter funksjoner og oppgaver. Statens vegvesen skal fortsatt ha en desentralisert organisering og være til stede rundt i landet, men bl.a. på grunn av mindre oppgaveomfang, færre ansatte og mer digitaliserte tjenester vil etaten være på færre steder enn i dag.

Etaten skal opprettholde gjennomføringsevne og prioritere arbeidet med å få mer vei for pengene. Det har i overgangsfasen for avvikling av sams vegadministrasjon vært lagt vekt på samarbeid mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene for å sikre at veinettet totalt sett ivaretas til det beste for trafikantene. For å få en hensiktsmessig avslutning av oppgaver innebærer det bl.a. at Statens vegvesen yter tjenester til fylkeskommunene i en overgangsperiode. Det er inngått samarbeids- og leveranseavtale med fylkeskommunene på flere fagområder.

Avviklingen av sams vegadministrasjon, omsillingsprosessen og implementering av ny organisasjon har gitt en ubalanse i etatens kompetanse sammensetning. Samtidig endres kompetansebehovene for etatens fremtidige leveranser som medfører at Statens vegvesen fortsatt må utvikle og tilpasse organisasjonen. I revidert nasjonalbudsjett 2020 ble det bevilget 180 mill. kr til Statens vegvesen for å dekke utgifter til omstilling i forbin-

delse med avviklingen av sams vegadministrasjon og omorganiseringen av Statens vegvesen, jf. Prop. 117 S (2019–2020) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2020*. Bevilgningen skal bl.a. dekke utgifter til kompetansedreiningstiltak og sluttpakker.

Statens vegvesen har utarbeidet en samlet plan for tilpasning til ny organisasjon som består av:

- langsiktig plan om å redusere bemanningen til 4 500 årsverk innen 2024, herunder håndtering av overtallighet og kompetansegap
- arealeffektivisering og plan for utflytting fra Oslo for ansatte som ikke tilhører Vegdirektoratet og ikke har stedbundne oppgaver knyttet til Osloområdet
- reform av trafikant- og kjøretøyområdet
- plan for reduksjon av interne kostnader frem til 2024.

Statens vegvesen arbeider med å tilpasse arealbruken til færre ansatte og redusere interne kostnader. Hovedgrepet er avvikling av leiekontrakter, avhending av eiendom og fremleie av ledige lokaler. På grunn av langsiktige kontrakter vil dette ta tid. Tiltak for å oppnå arealeffektivisering er bl.a. samlokalisering og reduksjon i antall kontorsteder.

Fylkeskommunene og Oslo kommune har ansvar for og administrerer fylkesvei, lokal kollektivtransport og fylkesveiferjer. Samferdselsdepartementet har ansvaret for samferdsel i landet. Avviklingen av sams vegadministrasjon har vist at det må avklares nærmere roller og ansvar Statens vegvesen skal ha og hvilke oppgaver de skal utføre fremover i arbeidet med å følge opp det nasjonale ansvaret for vei, kollektivtransport og ferjer.

Reform av trafikant- og kjøretøyområdet

Statens vegvesen gjennomgår reformer for å fornye og forbedre etaten. Målet er bedre tjenester til innbyggerne og mer vei for pengene. Statens vegvesen har kommet langt i å digitalisere sine tjenester. Når stadig flere tjenester kan gjennomføres uten krav til fysisk oppmøte på et tjenestested, må Statens vegvesen også gjøre tilpasninger for å sikre effektiv og rasjonell drift opp mot samfunnets behov.

Regjeringen har besluttet en reform av trafikant- og kjøretøyområdet. Denne reformen innebærer ny tjenestemodell- og struktur. Reformen bygger bl.a. på at stadig flere tjenester kan tilbys mer effektivt og med større grad av tilgjengelig-

het over digitale plattformer og internett og uten krav om fysisk oppmøte. Reformen ivaretar et godt tjenestetilbud over hele landet for tjenester som fortsatt krever oppmøte på et tjenestested, men det blir bl.a. noen færre steder hvor det tilbys førerprøve for motorsykkel og for tunge kjøretøy og noen færre steder som tilbyr skranketjenester og hallkontroll av kjøretøy. Reformen skal være gjennomført innen utgangen av 2024. Statens vegvesen skal fastsette omstillingsplan for den videre gjennomføringen av TK-reformen. Omstillingsplan skal være besluttet og nødvendige omstillingstiltak skal være påbegynt innen 1. januar 2021.

Regjeringen har tidligere besluttet at Statens vegvesen etter overføringen av fylkesveidadministrasjonen skal redusere sine interne kostnader fra 10,1 mrd. kr i 2017 til 8,7 mrd. kr i 2023, jf. Prop. 1 S Tillegg 1 (2019–2020). Tjenestestrukturen med å opprettholde flere tjenestesteder på trafikant- og kjøretøysiden reduserer gevinstpotensialet med om lag 100 mill. kr. Innsparingskravet for Statens vegvesen reduseres derfor med 100 mill. kr til 8,8 mrd. kr. Det endelige innsparingskravet for Statens vegvesen skal nås innen utgangen av 2024.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Ifølge Samferdselsdepartementets strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren fra 2015 skal virksomhetene innen samferdselssektoren:

- unngå store, uønskede hendelser som medfører skader på personer, miljø eller materiell
- minske følgene av slike hendelser hvis de skulle oppstå
- sikre pålitelighet og fremkommelighet i transport- og kommunikasjonsnett, både i normalsituasjon og under påkjenninger.

Statens vegvesen er veimyndighet for riksveiene og har nasjonale oppgaver innen samfunnssikkerhet og beredskap. Etaten skal legge til rette for et pålitelig transportsystem. Veinfrastrukturen skal ivareta samfunnets behov for vare- og persontransport, også i en beredskaps- og krisesituasjon. Statens vegvesen skal håndtere beredskapssituasjoner på riksveinettet og koordinere beredskapen ved større hendelser med øvrige veieiere og sentrale samvirkeaktører.

Statens vegvesens ansvar for trafikkinformasjon for offentlig vei omfatter bl.a. døgnkontinuerlig oppfølging av trafikkavvikling, trafikkstyring og trafikkinformasjon som utføres av Statens vegvesens veitrafikksentraler. Dette er oppgaver som

vil være vesentlig for å ivareta en god trafikkberedskap.

Samfunnssikkerhet og beredskap må ivaretas på en enhetlig måte på hele riksveinettet uavhengig av hvem som har ansvaret for drift og vedlikehold av den enkelte delstrekning. Fylkeskommunene og Nye Veier AS har et selvstendig ansvar for å gi Statens vegvesen det nødvendige grunnlaget for å foreta trafikkmessig drift i en krise- eller beredskapssituasjon. Ansvaret for samfunnssikkerhet og beredskap, utover det ansvaret Statens vegvesen har som del av den trafikkmessige driften, har den enkelte veieier og forvalter. Nye Veier AS og fylkeskommunene har til enhver tid ansvaret for at infrastrukturen fungerer som planlagt så langt det er mulig også ved uønskede hendelser.

Trafikkberedskap er et område der fylkeskommunene, Nye Veier AS og Statens vegvesen må samarbeide tett om planverket, gitt at omkjøringsruter eller andre tiltak kan være på tilstøtende veinett.

Klimaendringer

Klimaendringene vil også i 2021 sette rammene for mye av det arbeidet som må gjøres innenfor samfunnssikkerhet og beredskap. Statens vegvesen har mye kunnskap om klimaendringer og naturfare, både gjennom forskning og utvikling og fra en rekke større og mindre hendelser de senere årene. Samtidig er det en del usikkerhet rundt omfanget av fremtidig risiko og hvordan den mest kostnadseffektivt skal møtes.

Kompleksiteten i veiinfrastrukturen, økte kostnader og usikkerhet knyttet til fremtidige klimaendringer krever samarbeid mellom etater og virksomheter og en gradvis investering i fremtidsrettede sikkerhetstiltak basert på økt kunnskap om risiko og farer. Det gjennomføres et systematisk kartleggingsarbeid av risiko og sårbarhet langs veinettet som grunnlag for fremtidige prioriteringer.

Statens vegvesen vil i 2021 videreføre arbeidet for å ta høyde for de varslede klimaendringene ved planlegging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av veiinfrastruktur, bl.a. gjennom metodeutvikling, veiledning og utvikling av normaler.

Kartlegging av flom- og skredfare vil også i 2021 være sentralt i vedlikeholdet av veinettet og ved utbygging av samfunnsviktig veiinfrastruktur. God arealplanlegging, overvåking og varsling av naturfare øker forutsigbarheten og gjør det mulig å redusere risiko. I tillegg utvikles det beredskapsplaner for naturfare og skredvarsling.

For å vurdere utfordringer knyttet til klimatilpasning for Nye Veier AS sin portefølje, engasjerte selskapet i 2019 et konsortium ledet av Norges Geotekniske Institutt. I arbeidet ble risikobildene for ulike hendelser i et varmere klima, eksempelvis risiko for flom, skred, steinsprang m.m., vurdert. Grove kostnadsanslag for å gjennomføre risikoreduserende tiltak angis også i rapporten samt kostnader ved ikke å gjennomføre slike risikoreduserende tiltak. Rapporten er et nyttig innspill til selskapets videre arbeid med klimatilpasning.

Reservebruer

Landsdekkende bruberedskap har som hovedoppgave å gjenopprette brutte veiforbindelser. Arbeidet med å utfase utdatert utstyr og oppgradere til nye typer reservebrumateriell videreføres i 2021. Dette arbeidet omfatter anskaffelse av hurtigmonterbare elementbruer, mobile ferjekai-bruer og bygningsmessige forbedringer av lagrene. Oppgraderingen av lagrene er viktig for at Statens vegvesen skal ha en moderne og fremtidsrettet bruberedskap.

IKT-sikkerhet og personvern

Statens vegvesen fortsatte i 2019 arbeidet med å følge opp ny personvernforordning med særlig vekt på behandlingsoversikter, databehandleravtaler og oppfølging av avvikssituasjoner.

I all hovedsak driftes etatens IKT-systemer internt, men deler av systemporteføljen driftes eksternt. IKT-sikkerheten blir ivaretatt gjennom fastsatte prosedyrer og retningslinjer. Ved anskaffelse av et system settes det sikkerhetskrav bl.a. til eksternt drift, herunder krav til adgangskontroll, fysisk sikkerhet, byggsikkerhet, nettverksikkerhet, systemtilgang, tjenestenivå, databehandleravtale, revisjoner mv. Statens vegvesen gjennomfører revisjoner for å ha kontroll på at informasjonen er godt nok sikret. Etaten har inngått avtale med et norsk selskap om inntrengningstesting. Disse gjennomføres regelmessig for å sikre at uvedkommende ikke får tilgang til etatens data.

Statens vegvesen er tilknyttet NorCERT som overvåker internettrafikk inn mot etatens IKT-systemer. Etaten har opprettet egne responsteam for å håndtere dataangrep og datakriminalitet. Statens vegvesen, Avinor AS, Kystverket, Vygruppen

AS, Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF har opprettet et samarbeidsforum om IKT-sikkerhet.

Statens vegvesens arbeid for å motvirke arbeidslivskriminalitet

Statens vegvesen har gjennom systematisk bearbeiding av informasjon dokumentert hvordan useiøisitet og kriminalitet rammer bl.a. veitransportmarkedet og drifts-, vedlikeholds- og anleggsmarkedet. Det er gjennomført aksjoner og utredninger som belyser hvordan aktører systematisk utnytter fragmentert myndighetsansvar. Videre er det avdekket hvordan slike aktører reduserer oppdagelsesrisiko og konsekvens ved å handle på tvers av geografiske og organisatoriske grenser. Dette arbeidet krever nye arbeidsformer og -metoder, herunder også for det tverretatlige samarbeidet.

Satsingen gir ny kunnskap som bidrar til mer målrettede tiltak for å forebygge og avdekke regelbrudd, slik at de virkemidlene etaten er tilgjengelig kan brukes mer effektivt. Statens vegvesen vil med bakgrunn i ny kunnskap vurdere tilpasninger i kontroll- og tilsynsvirksomheten for enda bedre å kunne motvirke arbeidslivskriminalitet på veitrafikk- og veiområdet.

Det er betydelige utfordringer knyttet til å avdekke organiserte brudd som begås av utenlandske selskaper, særlig innenfor transportområdet (person og gods) og veiområdet. For å styrke utrednings-, kontroll- og tilsynsinnsatsen, er det nødvendig å vurdere ulike hjemmelsgrunnlag, revidere nasjonale samarbeidsavtaler og styrke internasjonalt samarbeid. Statens vegvesen er en stor offentlig innkjøper og har derfor et særlig ansvar for å motvirke arbeidslivskriminalitet i sin kontraktkjede. Vegvesenet ser klare resultater av det systematiske arbeidet med kontroller av lønns- og arbeidsvilkår innenfor veiområdet de siste årene. Det er færre grove brudd på regelverket. Det vil i fortsettelsen være behov for et nært samarbeid med entreprenørene og utvikle et samarbeid med andre byggherrer for å sikre informasjons- og erfaringsdeling.

Statens vegvesen har et nært samarbeid med andre offentlige etater, herunder også med A-krimsentrene. Statens vegvesen deltar også i tre-parts bransjeprogrammene for transport- og bilbransjen som skal bidra til seriøse arbeidsforhold.

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Utgifter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021	Pst. endr. 20/21
1330	Særskilte transporttiltak	3 796 253	5 914 000	1 391 300	-76,5
1332	Transport i byområder mv.			5 452 100	
	Sum kategori 21.40	3 796 253	5 914 000	6 843 400	15,7

Inntekter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021	Pst. endr. 20/21
4330	Særskilte transporttiltak	14 200	14 600	15 000	2,7
4331	Infrastrukturfond	2 053 000	2 053 000	2 053 000	0,0
	Sum kategori 21.40	2 067 200	2 067 600	2 068 000	0,0

Programkategorien omfatter ordninger knyttet til kollektivtransport og infrastrukturfondet. Det foreslås bevilget 6,8 mrd. kr til særskilte transporttiltak, som er en økning på 15,7 pst. fra saldert budsjett 2020. Økningen gjelder i hovedsak bevilgningen til store kollektivprosjekter.

Inntektene på om lag 2,1 mrd. kr gjelder i hovedsak avkastningen fra innskuddene i infrastrukturfondet i 2013–2016.

Statlige tilskudd for å bedre trafikkavviklingen i byområder mv. har fått stadig større omfang. For å få bedre frem hva som går til byområdene og inngår i Nasjonal transportplan 2018–2029, foreslås det fra 2021 å opprette et nytt kapittel, kap. 1332 Transport i byområder mv. Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, post 65 Konkurransen Smartere transport og post 66 Beløn-

ningsmidler til tilskuddsordninger i byområder, foreslås flyttet fra kap. 1330 til kap. 1332. Post 66 endrer navn til Tilskudd i byområder.

Til de ulike ordningene som skal gå til byområdene, foreslås det på kap. 1332 bevilget 2,6 mrd. kr til særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, 16,8 mill. kr til konkurransen Smartere transport i Norge og 2,8 mrd. kr til tilskudd i byområder. Til utvidet TT-ordning for brukere med særskilt behov foreslås det bevilget 270,6 mill. kr. Videre foreslås det 79 mill. kr til nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering og 15 mill. kr til kjøp av tjenester fra Entur AS. Sistnevnte finansieres med gebyrer. Til den nye avtalen med Hurtigruten Cruise AS og Havila Kystruten AS om kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes foreslås det 926,7 mill. kr.

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>	100 889	249 500	270 600
61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres, kan nyttes under post 64</i>	350 000		
63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	1 496 568	2 070 000	
64	Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekst-avtaler, <i>kan overføres</i>	1 047 000		
65	Konkurransen Smartere transport, <i>kan overføres</i>	15 400	16 100	
66	Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder, <i>kan overføres</i>		2 650 500	
70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	722 841	856 100	926 700
71	Tilskudd til kommersielle buss- og båtruter som følge av smitteverntiltak			100 000
76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	49 355	57 200	79 000
77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	14 200	14 600	15 000
	Sum kap. 1330	3 796 253	5 914 000	1 391 300

Post 60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov

Det foreslås bevilget 270,6 mill. kr.

Fylkeskommunene har som en del av ansvaret for den lokale kollektivtransporten, også ansvaret for TT-ordningen (tilrettelagt transport for funksjonshemmede), som er ment brukt til fritidsreiser. I likhet med det ordinære kollektivtilbudet er det store variasjoner i TT-tilbudet fra fylke til fylke.

Den utvidede TT-ordningen for brukere med særskilte behov er en statlig toppfinansieringsordning som tilbyr brukere med særlige behov, definert som rullestolbrukere og blinde/svaksynte, 200 enkeltreiser i året. Av om lag 107 000 TT-brukere totalt var det ved utgangen av 2019 knapt 11 600 brukere i 13 fylker som var omfattet av den utvidede TT-ordningen.

Fylkeskommunenes rapporter for 2019 viser at brukerne i stor grad er fornøyde med den utvi-

dede TT-ordningen, og den har bidratt til at de er mer aktive. Det er imidlertid påpekt enkelte utfordringer med ordningen, bl.a. at forskjellen i tildeling av midler mellom de ulike brukergruppene i TT-ordningen er svært stor.

Av det tildelte tilskuddet for 2019 på 152,6 mill. kr har fylkeskommunene rapportert om et mindreforbruk på 51 mill. kr. Ordningen er vanskelig for fylkeskommunene å budsjettere. Tilsagn om midler gis til fylkeskommunene først etter rapportering for foregående år og søknadsbehandling, dvs. flere måneder ut i det nye året. Fylkeskommunene har budsjettrisikoen for ordningen, noe som fører til at noen fylkeskommuner søker om tilskudd som tar høyde for at alle brukere bruker hele sin kvote. Bruken tar seg opp når brukerne blir kjent med tilbudet. Et helhetsinntrykk, bl.a. basert på det betydelige mindreforbruket i ordningen, indikerer at få brukere utnytter hele sin tildelte kvote.

For 2020 er det bevilget 249,5 mill. kr til utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov. Av dette gjelder 13 mill. kr en utvidelse av ordningen fra andre halvår. Samferdselsdepartementet har tildelt 287,2 mill. kr til de fylkeskommunene/områdene som ved inngangen til 2020 var med i ordningen. I tillegg har departementet for andre halvår 2020 tildelt 18,1 mill. kr til Viken fylkeskommune, som skal dekke tidligere Buskerud fylke, unntatt Drammen og Ringerike, samt til flere brukere i Møre og Romsdal.

Bevilgningsforslaget for 2021 viderefører ordningen for de fylkeskommunene som nå er omfattet.

De områdene som i dag ikke er omfattet av den utvidede TT-ordningen, er tidligere Vest-Agder, tidligere Akershus, Oslo, Rogaland, kommunene Drammen og Ringerike og 150 brukere i Møre og Romsdal.

Bevilgningen til den utvidede TT-ordningen skal innlemmes i det fylkeskommunale rammetilskuddet, men først når ordningen er finansiert som en nasjonal ordning, jf. Meld. St. 6 (2018–2019) *Oppgaver til nye regioner*, og Innst. 119 S (2018–2019).

Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes

Det foreslås bevilget totalt 926,7 mill. kr, fordelt med 642,1 mill. kr til Hurtigruten Cruise AS og 284,6 mill. kr til Havila Kystruten AS.

Formålet med statens kjøp av sjøtransporttjenester er å sikre et daglig tilbud hele året mellom Bergen og Kirkenes for distansereisende, og godstransport nord for Tromsø. For 2020 ble det bevilget 856,1 mill. kr til formålet. Staten hadde avtale med Hurtigruten Cruise AS om kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen for perioden 2012–2019 og valgte å utløse en opsjon på forlengelse i ett år. Forpliktelsen i gjeldende avtale omfatter befordring av distansepassasjerer. Dette er reisende som kun kjøper billett for reise på selvvalgt strekning.

Trafikken med Kystruten Bergen–Kirkenes målt i antall distansepassasjerkilometer viste en nedgang på 14,6 pst. fra 2018 til 2019. Antall distansepassasjerer befordret i samme periode gikk ned med 18,0 pst. Ifølge selskapet skyldtes nedgangen at antall tilgjengelige plasser for reisende i grupper som ferierer i Norge med buss, og som bestiller en kort distansereise underveis, er redusert. Dette har vært nødvendig for å hindre at disse gruppereisende opptar kapasiteten for distansereisende som reiser lokalt og interregionalt.

I 2019 oppnådde Kystruten Bergen–Kirkenes en regularitet på 96,8 pst. målt i forhold til selskapets ruteplan.

Samferdselsdepartementet gjennomførte i 2018 en konkurranse om å levere sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes for perioden 2021–2030. Fra 1. januar 2021 vil Hurtigruten Cruise AS operere sju skip og Havila Kystruten AS fire skip. Den totale kontraktsummen er på til sammen 788 mill. 2018-kr i året. Omregnet til 2021-prisnivå tilsvarer dette 926,7 mill. kr, jf. forslag til bevilgning. Leverandørene skal samarbeide om å levere et tilfredsstillende transporttilbud på strekningen og sikre daglige og helårige anløp i de samme 34 havnene som i dag. Samarbeidet må skje på en måte som ikke er i strid med konkurranselovens forbud mot konkurransebegrensende samarbeid. Det vises til nærmere omtale i Prop. 87 S (2017–2018) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjoner*.

Byggingen av Havila Kystrutens nye fartøy er forsinket. Samferdselsdepartementet har godkjent at selskapet kan bruke to erstatningsfartøy fra 1. januar 2021. I de to erstatningsfartøyene er det ikke lagt til rette for å motta landstrøm, slik det kreves i kontrakten. Fartøyene tilfredsstillende imidlertid de andre miljøkravene i avtalen, og departementet mener derfor at kravet om landstrøm kan fravikes. Det vises til at annenhåndsmarkedet for fartøy som kan brukes til kystrutetrafikken, er svært begrenset.

Koronapandemien og reiserestriksjoner har redusert etterspørselen etter reiser på kystruten Bergen–Kirkenes betydelig i 2020. Ikke minst på grunn av reiserestriksjonene er usikkerheten stor rundt etterspørselsutviklingen frem mot oppstart av ny kontrakt 1. januar 2021. Samferdselsdepartementet vil sammen med de to leverandørene gjennom høsten vurdere behovet for kapasitet på kystruten i 2021. Stortinget vil orienteres på egnet måte.

Post 71 Tilskudd til kommersielle buss- og båtruter som følge av smitteverntiltak

Det foreslås bevilget 100 mill. kr.

Ekspressbussene og andre kollektivruter som drives på kommersielt grunnlag, har i likhet med annen kollektivtransport opplevd en betydelig nedgang i billettinntektene på grunn av smitteverntiltakene som er innført etter virusutbruddet. I forbindelse med behandlingen av Prop. 127 S (2019–2020) om endringer i statsbudsjettet 2020, og Innst. 360 S (2019–2020) bevilget Stortinget

100 mill. kr til kommersielle buss- og båtruter som følge av smitteverntiltak.

Da det er usikkerhet knyttet til virussituasjonen og hvilke smitteverntiltak som vil gjelde i 2021, er også inntektsgrunnlaget til ekspressbuss-er usikkert. Tilskuddsordningen foreslås derfor videreført. Tilskuddet forvaltes av Jernbanedirektoratet.

Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering

Det foreslås bevilget 79 mill. kr, som er en økning på nærmere 22 mill. kr fra saldert budsjett 2020.

Jernbanedirektoratet skal bidra til at det er enkelt å reise med kollektivtransport, og at statens initiativer på området blir ivaretatt på en helhetlig og effektiv måte. Entur AS har ansvaret for å forvalte, drive og videreutvikle en nasjonal digital plattform for reiseinformasjon og billettering for kollektivtransport.

Entur AS skal drifte, forvalte og videreutvikle en nasjonal pris- og produktdatabase. Med denne databasen blir det mulig å få informasjon om hvilken billett en trenger for reisen, hvor den kan kjøpes og hva den koster. De grunnleggende systemene for billettering og prisberegning må støtte utviklingen i kollektivbransjen for å være relevante.

Økningen i bevilgningen for 2021 skal bl.a. legge til rette for en mer effektiv forvaltning og bruk av de stadig økende mengdene data som genereres i kollektivsektoren. Identifikasjon av hvilke datasett og kombinasjoner av disse som kan gi økt verdi, og som en f.eks. ved hjelp av kunstig intelligens kan bruke for å analysere og forutsi bl.a. transportbehovene, vil være svært nyttig i kollektivsektoren. Innsikt og analyse basert på data/stordata bidrar til forbedrede beslutningsgrunnlag i sektoren og vil kunne gi gevinster på en rekke områder, bl.a. knyttet til planlegging, drift og bedre tjenester til brukerne. Det er et mål at informasjon om kollektivtransport i Norge skal være samlet på ett sted og være tilgjengelig for alle. Videre skal det være enkelt å planlegge reiser og kjøpe billetter, uavhengig av hvor en er og hvilket selskap som tilbyr kollektivtransporten. Staten legger til rette for dette gjennom:

- å fastsette standarder for kunngjøring av reiseinformasjon og utforming av elektroniske billettløsninger
- å innhente og gjøre tilgjengelig rutedata, takstdata og annen reiseinformasjon i en nasjonal digital løsning

- å drive en nasjonal og konkurransenøytral reiseplanleggingstjeneste
- å sørge for grunnleggende systemer som gjør det mulig å kjøpe digitale billetter på tvers av regioner og kollektivoperatører.

I 2019 ble det etablert en mobilitetstjeneste som samler informasjon om tilbudet av mikromobilitet, f.eks. elsparkesykler og bysykler med og uten fast plass. Det er også utviklet støtte for å vise tilgjengelig kapasitet på innfartsparkering, som kan brukes av de parkeringsplassene som støtter dette. Reiseplanleggeren er oppdatert med forbedret ytelse, bedre bredde i resultatene og flere muligheter for å vekte ulike kriterier som tid, pris, bytter o.l.

Gjennom den nasjonale digitale plattformen driver Entur AS motoren for kollektivreisesøk i Norge. Den benyttes av selskaper som Ruter, Skyss og AtB med flere reisesøk i sine apper og nettsider. I tillegg til dette kommer reisesøk som gjøres med data fra selskapet levert til andre kartløsninger. Over 60 kollektivaktører leverer i dag data om ruter, sanntid, transportmidler og priser til Entur AS. Rute- og sanntidsdata deles som åpne data og hentes både av kollektivselskapene, internasjonale selskaper og norske aktører. Den nasjonale løsningen inneholder så langt 4 000 rutetabeller og 60 000 stoppesteder og bidrar til økt tilgjengelighet til kollektivdata.

Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS

Det foreslås bevilget 15 mill. kr.

Grunnleggende tjenester knyttet til elektroniske støttesystemer for billettering finansieres ved gebyr fra brukerne, jf. kap. 4330, post 01 Gebyrer.

Entur AS har ansvaret for å legge til rette for distribusjon av billetter på tvers av selskaper. Dette omfatter bl.a. forvaltning, drift og videreutvikling av løsninger for å håndtere billetttransaksjoner. Disse tjenestene kommer i tillegg til å innhente rutedata og etablere en reiseplanleggingstjeneste og sentrale oppgaver knyttet til elektronisk billettering, jf. omtale under kap. 1330, post 76.

Det er et mål at de reisende skal kunne planlegge og kjøpe sine kollektivreiser på ett sted. Entur AS samarbeider med kollektivtransportnæringen for å oppnå mer sømløs reiseplanlegging og billettering for hele landet. Arbeidet med å koble sammen enda flere kollektiv- og mobilitetsleverandører fortsetter i 2021. Per juni 2020 var billetter for togoperatørene Vy, Go-Ahead og SJ

samt avtalte billetter for den fylkeskommunalt drevne kollektivtrafikken i Oslo, Viken, Innlandet, Vestfold og Telemark, Rogaland og Trøndelag tilgjengelig for nasjonal distribusjon og salg i Entur-

appen. Entur arbeider videre med å få på plass billetter fra flere fylkeskommuner og på sikt også fra flere kommersielle kollektivaktører.

Kap. 4330 Særskilte transporttiltak

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
01	Gebyrer	14 200	14 600	15 000
	Sum kap. 4330	14 200	14 600	15 000

Post 01 Gebyrer

Det budsjetteres med 15 mill. kr i gebyrinntekt for tilknytning til og bruk av elektroniske støtte-

systemer for billettering, jf. omtale under kap. 1330, post 77.

Kap. 4331 Infrastrukturfond

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
85	Avkastning infrastrukturfond	2 053 000	2 053 000	2 053 000
	Sum kap. 4331	2 053 000	2 053 000	2 053 000

Post 85 Avkastning

Infrastrukturfondet ble etablert i samsvar med Sundvolden-erklæringen. Det overordnede målet med fondet er varig og forutsigbar finansiering av infrastruktur.

I tråd med vanlig praksis for lignende statlige fond er det lagt til grunn at innskuddene i fondet får en rente som tilsvarer rente på statsobligasjoner med 10 års bindingstid på innskuddstidspunktet.

Innskuddene i infrastrukturfondet i 2013–2016 som er på i alt 100 mrd. kr, gir i 2021 en avkastning på 2 053 mill. kr. Avkastningen fordeles i 2021, som i de fire foregående år, med:

- 479 mill. kr til fornying av riksveinettet, jf. kap. 1320, post 30
- 863 mill. kr til Nye Veier AS, jf. kap. 1321, post 70
- 305 mill. kr til fornying av jernbanenettet, jf. kap. 1352, post 71
- 248 mill. kr til drift og vedlikehold av jernbanenettet, jf. kap. 1352, post 71
- 87 mill. kr til kystformål, jf. kap. 1360, postene 01 og 30
- 71 mill. kr for å finansiere reduksjon av sektoravgifter for Kystverket, jf. kap. 5577, post 74.

Kap. 1332 Transport i byområder mv.

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>			2 630 000
65	Konkurransen Smartere transport, <i>kan overføres</i>			16 800
66	Tilskudd til byområder, <i>kan overføres</i>			2 805 300
	Sum kap. 1332			5 452 100

Kap. 1332 er nytt fra 2021. Regnskap 2019 og saldert budsjett 2020 går frem av kap. 1330. For endringer i budsjettet etter saldert budsjett 2020 vises det til kap. 3.2 i del I.

I tillegg til bevilgningene over kap. 1332, postene 63 og 66, til bymiljø- og byvekstavtalene, inngår også statlige tiltak under programkategoriene 21.30 Veiformål og 21.50 Jernbaneformål:

- gange-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei (kap. 1320, post 30)
- stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen (kap. 1352, post 73).

Det er åpnet for å øke fleksibiliteten for bruk av statlige midler til gange-, sykkel- og kollektivtiltak innenfor en byvekstavgift. Prinsippene for dette er nærmere omtalt under post 66.

Hovedmålet for regjeringens politikk i byområdene var frem til våren 2020 at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Regjeringen har nå videreutviklet målet og fastsatt en justert målformulering som er tydeligere på hvilke hensyn som ligger til grunn, men som samtidig viderefører målet om nullvekst i persontransport med bil:

«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.»

Målet ligger til grunn for byvekstavtalene og omtales som nullvekstmålet.

Byvekstavtalene er gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner for å nå nullvekstmålet. Løsningene som velges, skal bidra til bedre fremkommelighet samlet sett, og spesielt ved å legge til rette for attraktive alternativer til privatbil. Avtalene skal også bidra

til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre. Byvekstavtalene er et viktig verktøy for bedre samordning i areal- og transportpolitikken. Måloppnåelse forutsetter en sterk satsing på kollektivtransport, sykkel og gange, og en arealpolitikk som bygger opp under investeringene.

Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Nord-Jæren, Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø er omfattet av ordningen med byvekstavgifter. Så langt er det inngått *byvekstavgifter* for Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren. Osloområdet har bymiljøavtale og byutviklingsavtale, som er forløperne til byvekstavtalene. Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø har *belønningsavgifter*. Belønningsmidlene som tildeles gjennom disse avtalene skal bidra til å stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene ved å dempe veksten i personbiltransport og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med personbil. Ved ev. inngåelse av byvekstavgift faser belønningsmidlene inn i denne avtalen.

Det er lagt opp til at bymiljø- og byvekstavtalene kan reforhandles etter hver behandling av Nasjonal transportplan. Trondheimsområdet, Bergensområdet og Nord-Jæren har reforhandlet sine avtaler på grunnlag av rammene i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Ny byvekstavgift for Trondheimsområdet trådte i kraft i juni 2019, mens den for Nord-Jæren trådte i kraft i august 2020. Ny byvekstavgift for Bergensområdet har fått tilslutning fra alle partene. Et forslag til reforhandlet byvekstavgift for Osloområdet er lokalpolitisk behandlet. Lokale myndigheter har bekreftet at den lokale andelen av finansieringen av Fornebubanen er avklart, og at det vil stilles lånegaranti for prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta i Viken fylkeskommune

og Bærum kommune. Det er derfor aktuelt for staten å inngå ny byvekstavtale med Oslo og Viken på grunnlag av rammene i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Konkurransen *Smartere transport i Norge* skal oppmuntre norske fylkeskommuner, i samarbeid med aktuelle bykommuner og andre offentlige og private aktører, til å utarbeide fremtidsrettede forslag til mer effektive og miljøvennlige mobilitetsløsninger.

Mål og prioriteringer i 2021

Det foreslås til sammen om lag 6,5 mrd. kr til oppfølging av byvekstavtalene og belønningsavtalene

i 2021, en økning på om lag 1 mrd. kr eller nesten 20 pst. fra saldert budsjett 2020.

Av dette settes det av om lag 6 mrd. kr til å følge opp byvekstavtaler, og om lag 0,5 mrd. kr til å følge opp belønningsavtaler. I dette inngår også mindre statlige tiltak over veibudsjettet og over jernbanebudsjettet.

I tillegg settes det av midler til store statlige investeringsprosjekter i byområdene over vei- og jernbanebudsjettene. Disse er nærmere omtalt under programkategoriene 21.30 Veiformål og 21.50 Jernbaneformål.

Tabell 4.7 viser statens direkte bidrag til byvekstavtalene og belønningsavtalene med de ni største byområdene, fordelt på kapittel og post.

Tabell 4.7 Statens direkte bidrag til byvekstavtaler og belønningsavtaler i de ni største byområdene

Kap.	Post	Benevning	Mill. kr
1320	30	Gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei	1 023
1332	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	2 630
1332	66	Tilskudd til byområder	2 805
1352	73	Stasjoner og knutepunkter langs jernbanen	10
Sum statlig bidrag til byvekstavtaler og belønningsavtaler i de ni største byområdene			6 468

Om lag 6 mrd. kr går til å følge opp byvekstavtalene i Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren i 2021. Av dette er om lag 2,6 mrd. kr tilskudd til store kollektivprosjekter, der staten dekker inntil 50 pst. av kostnadene, jf. kap. 1332, post 63. I tillegg er det satt av om lag 2,3 mrd. kr til tilskudd i byområder på kap. 1332, post 66. Dette omfatter belønningsmidler til byvekstavtaler samt tilskudd til reduserte bompenger, bedre kollektivtilbud og reduserte billettpriser på kollektivtrafikk. Videre er det satt av om lag 1 mrd. kr til gange-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksveier på kap. 1320, post 30, samt 10 mill. kr til utvikling av stasjoner og knutepunkter langs jernbanen på kap. 1352, post 73.

Bevilgningsbehovet over kap. 1332, post 66 avhenger av videre fremdrift i arbeidet med ny byvekstavtale og ev. tilleggsavtale for Osloområdet, der det er lagt til grunn økte statlige bidrag. Dersom det ikke inngås ny avtale, utbetales midlene i henhold til gjeldende bymiljøavtale for perioden 2017–2023.

Til Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø er det lagt til grunn om lag 466 mill. kr i statlig tilskudd over kap. 1332, post 66, hvorav 363 mill. kr til belønnings-

ordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene og 103 mill. kr i tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk.

Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

Det foreslås bevilget 2 630 mill. kr.

Gjennom bymiljøavtalene og byvekstavtalene bidrar staten med inntil 50 pst. av prosjektkostnadene for viktige fylkeskommunale kollektivtransportprosjekter. Det statlige bidraget tildeles i tråd med de fastsatte retningslinjene for tilskuddsordningen.

Ordningen er avgrenset til fem konkrete prosjekter i de fire største byområdene, dvs. Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren. Bompenger kan brukes som lokal andel.

På bakgrunn av forpliktelsene i gjeldende avtaler er det lagt til grunn følgende fordeling i 2021:

- 890 mill. kr til Fornebubanen i Oslo og Viken
- 890 mill. kr til Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen
- 140 mill. kr til Metrobussen i Trondheim
- 710 mill. kr til Bussveien på Nord-Jæren.

Den foreslåtte bevilgningen skal i utgangspunktet dekke 50 pst. av utbyggingskostnadene i 2021. Statlig bidrag til reguleringsplanlegging av Metrobussen og Bussveien blir utbetalt etterskuddsvis i utbyggingsfasen for det enkelte delprosjektet.

Det er et mål at forholdet mellom det årlige statlige tilskuddet og det lokale bidraget skal gjenspeile forholdet mellom statlig tilskudd og lokalt bidrag til dette formålet samlet sett. De statlige og lokale midlene blir vedtatt av de respektive forvaltningsnivåene i ulike beslutningsprosesser, noe som har ført til en viss variasjon i forholdet mellom statlige tilskudd og lokale bidrag det enkelte år. I budsjettforslaget er det i noen grad kompensert for dette.

Ny T-banetunnel i Oslo er også omfattet av tilskuddsordningen, forutsatt at det inngås byvekstavtale for Osloområdet. Planleggingen av prosjektet er i en tidlig fase, og utbetaling av inntil 50 pst. statlig tilskudd vil først skje i utbyggingsfasen.

I henhold til bompenggeavtalen fra 2019 er det åpnet for å øke tilskuddet til de fem prosjektene fra 50 til 66 pst. Dette er nærmere omtalt under kap. 1332, post 66.

Det følger også av bompenggeavtalen at statens tilbud om samlet bidrag til disse prosjektene vil stå ved lag dersom kostnader i den samlede pro-

sjektporteføljen reduseres. Slik kan statens bidrag reelt bli over 50/66 pst.

Post 65 Konkurransen Smartere transport

Det foreslås bevilget 16,8 mill. kr.

Formålet med konkurransen Smartere transport er å oppmuntre norske fylkeskommuner, i samarbeid med aktuelle bykommuner og andre offentlige og private aktører, til å utarbeide fremtidsrettede forslag til mer effektive og miljøvennlige mobilitetsløsninger. Høsten 2018 inngikk Samferdselsdepartementet avtaler om tildeling av midler til fylkeskommunene Nordland, Møre og Romsdal, Oslo kommune og Akershus (nå Viken), Rogaland og Hordaland (nå Vestland). Det er avtalt årlige rapporteringer om bruk av midlene og oppnådde resultater. Staten har forpliktet seg til å utbetale årlige beløp frem til 2023, forutsatt at avtalene oppfylles. Den årlige fordelingen av midler kan variere, og vil bli vurdert i de ordinære budsjettprosessene.

Post 66 Tilskudd til byområder

Det foreslås bevilget 2 805,3 mill. kr. Midlene går til ulike tilskudd i bymiljø-/byvekstavtaler og belønningsavtaler som vist i tabell 4.8.

Tabell 4.8 Tilskudd til byområder over post 66

Benevning	Mill. kr
Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene	363
Belønningsmidler til bymiljø-/byvekstavtaler	1 156
Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	309
Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	925
Fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren	52
Sum tilskudd til byområder	2 805

For byområder med byvekstavtaler har Statens vegvesen utarbeidet et rapporteringsopplegg for bruk av tilskuddsmidlene på post 66 som partene er forpliktet til å følge. For byområder med belønningsavtaler inngår bruk av belønningsmidler og tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i rapporteringen av disse avtalene.

Det er åpnet for å øke fleksibiliteten for bruk av statlige riksveimidler til kollektiv-, sykkel- og gangetiltak innenfor bymiljøavtalene og byvekstavtalene. Slike midler har tidligere vært forbeholdt tiltak langs riksveiene. Dette er for å sikre

gjennomføring av prosjekter og tiltak som gir best mulig måloppnåelse. Det er forutsatt at bruken blir avgrenset til investeringer i tiltak for kollektivtransport, sykling og gange langs fylkeskommunal og/eller kommunal vei. Det er videre forutsatt at en slik prioritering øker måloppnåelsen i byvekstavtalene eller blir vurdert som mer kostnadseffektiv/samfunnsøkonomisk lønnsom enn riksveitiltak.

Prioritering av slike prosjekter må skje av avtalepartene som en del av arbeidet med handlingsprogram i det enkelte byområde og i tråd med

prinsippene for god porteføljestyring. Ved uenighet mellom partene tar Statens vegvesen den endelige beslutningen. Budsjettering må følge Statens vegvesens retningslinjer. Rapportering om forbruk og fremdrift skal inngå som en del av Statens vegvesens rapporteringssystem. De statlige midlene dekker utelukkende kostnader som påløper etter anleggsstart. Det er ikke satt av midler til tiltak langs fylkeskommunale og kommunale veier i 2021, men det vil bli arbeidet videre med konkretisering av slike tiltak i avtalene.

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene

Det settes av om lag 363 mill. kr.

Belønningsavtalene er primært fireårige avtaler. Det er krav om at byområdene setter mål og dokumenterer en helhetlig virkemiddelbruk som kan bidra til måloppnåelse i tråd med avtalen. Byområdene må endre virkemiddelbruken i avtaleperioden dersom det er nødvendig for å nå målet. Før de årlige midlene tildeles byområdene, skal det rapporteres om utviklingen i foregående år.

Utbetaling av belønningsmidler og resultater i 2019

I 2019 ble det utbetalt 350 mill. kr i belønningsmidler over kap. 1330, post 61, med følgende fordeling (avtaleperiode i parentes):

– Kristiansand (2017–2019):	90 mill. kr
– Buskerudbyen (2018–2019):	80 mill. kr
– Grenland (2017–2020):	60 mill. kr
– Nedre Glomma (2018–2019):	55 mill. kr
– Tromsø (2019):	65 mill. kr

Midlene er utbetalt i tråd med avtalte beløp for alle byområdene.

Tabell 4.9 viser trafikkutviklingen basert på tall i rapporteringen av belønningsavtalene for 2019. Personbiltrafikken er stort sett om lag uendret eller redusert, men i Kristiansand har personbiltrafikken økt for første gang siden 2009. Kollektivtransporten øker i alle de fem byområdene. For Nedre Glomma er det et stort avvik mellom avtalte registreringspunkter i belønningsavtalen 2018–2019 og byindeksen. Data fra avtalte registreringspunkter viser en reduksjon i personbiltrafikken på 5,5 pst. fra 2018 til 2019, mens byindeksen viser en økning på 0,7 pst. i samme periode. For å få en mer sammenlignbar målemetode er det lagt opp til at byområdene i belønningsavtaler skal rapportere på byindeks.

Tabell 4.9 Trafikkutvikling i byområder med belønningsavtaler

Byområde (avtaleperiode)	Personbiltrafikk – utvikling 2018–2019	Personbiltrafikk – utvikling hittil i avtaleperioden	Rapportert målemetode
Kristiansand (2017–2019)	1,6	1,1	Biltrafikk i bomstasjoner
Buskerudbyen (2018–2019)	0,3	0,1	Byindeks
Grenland (2017–2020)	0,8	-3,5	Byindeks
Nedre Glomma (2018–2019)	-5,5	-5,9	Årsdøgntrafikk registreringspunkter
Tromsø (2019)	-1	-1,0	Årsdøgntrafikk registreringspunkter

Belønningsavtaler i 2021

Tabell 4.10 viser avtaleperiode, avtaleramme og beløp i 2021 for byområder med belønningsavtaler i 2021.

Det statlige bidraget prisjusteres årlig. For Grenland løper gjeldende avtale ut i 2020. Byområdet kan søke om ny belønningsavtale fra 2021 i tråd med retningslinjene for ordningen.

Tabell 4.10 Gjeldende belønningsavtaler

Byområde	Avtaleperiode	Avtaleramme	Mill. kr Beløp i 2021
Kristiansand (Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune)	2020–2023	360 (2020-kr)	92,8
Buskerudbyen (Viken fylkeskommune og kommunene Drammen, Kongsberg, Lier og Øvre Eiker)	2020–2021	160 (2019-kr)	85,1
Nedre Glomma (Viken fylkeskommune og kommunene Fredrikstad og Sarpsborg)	2020–2023	220 (2020-kr)	56,7
Tromsø (Troms og Finnmark fylkeskommune og Tromsø kommune)	2020–2023	260 (2020-kr)	67,0

Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler

Det settes av om lag 1,2 mrd. kr.

For byområder der det inngås byvekstavtaler, videreføres belønningsmidlene som en del av det statlige bidraget. Belønningsmidlene i byvekstavtaler kan brukes til samme type tiltak som tidligere, men kan også i sin helhet gå til drift av kollektivtransport. Midlene skal brukes i tråd med det overordnede målet i avtalene. Forbedring av kollektivtilbudet må ses i sammenheng med en målrettet arealplanlegging og parkeringspolitikk samt med helhetlig satsing på sykkel og gange. Det statlige bidraget prisjusteres årlig.

I 2019 ble det utbetalt 1 047 mill. kr over kap. 1330, post 64, med følgende fordeling:

- Oslo og Akershus 280 mill. kr
- Bergen 304 mill. kr
- Trondheimsområdet 248 mill. kr
- Nord-Jæren 215 mill. kr

I 2021 legges det til grunn følgende fordeling:

- Osloområdet 339,2 mill. kr
- Bergensområdet 323,7 mill. kr
- Trondheimsområdet 263,9 mill. kr
- Nord-Jæren 228,9 mill. kr

Tildeling til Osloområdet forutsetter at det inngås byvekstavtale. Dersom det ikke inngås avtale, vil det bli betalt ut belønningsmidler i henhold til gjeldende bymiljøavtale.

Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i de store byene

Det settes av om lag 309 mill. kr.

Tilskuddet er en oppfølging av bompengavtalen fra 2019, og bruk av midlene er nærmere konkretisert i byvekst- og belønningsavtalene for hvert enkelt byområde.

For Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren er det lagt til grunn 51,6 mill. kr til hvert byområde. Tildeling til Osloområdet forutsetter inngåelse av byvekstavtale og ev. tilleggssavtale. Bruken av midlene skal rapporteres i tråd med et rapporteringsopplegg utarbeidet av Statens vegvesen.

For Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø er det lagt til grunn 20,6 mill. kr til hvert byområde. Rapporteringen inngår som en del av belønningsavtalene.

Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i de fire største byområdene

Det settes av om lag 925 mill. kr.

Staten dekker 50 pst. av prosjektkostnadene i fem fylkeskommunale kollektivtransportprosjekter i de fire største byområdene, dvs. Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren. Midlene utbetales i henhold til rasjonell fremdrift i prosjektene. Ordningen er nærmere omtalt under kap. 1332, post 63.

Bompengavtalen fra 2019 åpner for å øke det statlige bidraget til 66 pst. i disse prosjektene. Halvparten av det økte tilskuddet er øremerket reduserte bompenger, og halvparten er øremerket

bedre kollektivtilbud i byene etter lokal prioritering. Dette er nærmere konkretisert i byvekstavtalen for hvert enkelt byområde.

Økt bevilgningsbehov som følge av at tilskuddet endres fra 50 til 66 pst., er samlet anslått til om lag 9,3 mrd. kr i perioden 2020–2029. Tilskuddet utbetales jevnt fordelt over hele perioden og uavhengig av fremdrift i prosjektene. Det statlige bidraget prisjusteres årlig. I 2021 legges det opp til følgende fordeling:

– Osloområdet	579,9 mill. kr
– Bergensområdet	116,5 mill. kr
– Trondheimsområdet	57,8 mill. kr
– Nord-Jæren	171,1 mill. kr

Lokale myndigheter i Bergensområdet og Nord-Jæren har gitt sin tilslutning til innretningen av tilskuddet som er omtalt over, gjennom den lokale behandlingen av de nye byvekstavtalene. Gjennom en tilleggsavtale er det gitt lokal tilslutning til innretningen også i Trondheimsområdet. Økt statlig bidrag til Fornebubanen og ny T-banetunnel i Oslo og Viken forutsetter inngåelse av byvekstavtale og ev. tilleggsavtale for Osloområdet.

Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren

I tråd med bompenggeavtalen fra 2019 og byvekstavtalen for Nord-Jæren vil staten kompensere for reduserte bompenggeinntekter som følge av det lokale vedtaket om å fjerne rushtidsavgiften (tidsdifferensierte takster) på Nord-Jæren. Denne avgiften ble fjernet 10. februar 2020. Det er lagt til grunn 51,6 mill. kr i tilskudd i 2021.

Byomtaler – byvekstavtaler

Det er til sammen satt av om lag 6 mrd. kr til å følge opp byvekstavtalene i Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren i 2021. Dette inkluderer statlige tiltak over veibudsjettet på kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer og over jernbanebudsjettet på kap. 1352, post 73 om investeringer i jernbaneinfrastruktur. Nedenfor følger nærmere omtaler av byvekstavtalene for de fire byområdene.

Bompenggeavtalen fra 2019 innebærer økte statlige midler til byvekstavtalene. Dette omfatter økt bidrag til store kollektivprosjekter som skal brukes til å redusere bompenger og bedre kollektivtilbudet, samt tilskudd til reduserte kollektivtakster. For Nord-Jæren kompenserer også staten for reduserte bompenggeinntekter som følge av at rushtidsavgiften ble fjernet i 2020. Forutsetningen for det økte statlige bidraget er at lokale parter gir

tilslutning til helheten i bompenggeavtalen, og at nullvekstmålet nås. I Bergensområdet og på Nord-Jæren er bompenggeavtalen en integrert del av byvekstavtalene. I Trondheimsområdet er dette ivaretatt gjennom en tilleggsavtale til byvekstavtalen. I Osloområdet vil det være aktuelt for staten å inngå en tilleggsavtale når det er inngått en byvekstavtale, og under forutsetning av at lokale parter slutter seg til helheten i bompenggeavtalen.

For hvert byområde med byvekstavtale er det etablert en politisk styringsgruppe ledet av Samferdselsdepartementet, der Kommunal- og moderniseringsdepartementet også deltar, og der kommunene og fylkeskommunene er representert ved ordførere/byråder og fylkesordførere. Forhandlingene og den løpende oppfølgingen av avtalene skjer i en administrativ forhandlings-/koordineringsgruppe for hvert byområde som ledes av Statens vegvesen. Videre deltar Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen som statens representanter. I denne gruppen har lokale parter i hovedsak samme representasjon som i den politiske styringsgruppen.

Byvekstavtalene bygger på at prioriteringer av tiltak skal gjøres etter prinsippet om porteføljestyring. Dette innebærer at tiltakene prioriteres etter en helhetlig vurdering basert på bidrag til måloppnåelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Ev. kostnadsøkninger og/eller inntektssvikt skal håndteres i den løpende porteføljestyringen, og ikke gjennom økte bomtakster og/eller forlenging av innkrevingsperioden for byområdenes bompenggeordning.

Rapporteringsystem i byvekstavtaler

Byvekstavtalene skal være transparente ordninger med dokumenterbare resultater. Objektive kriterier skal ligge til grunn. Det er utarbeidet et indikatorsett som brukes i oppfølgingen av avtalene.

Trafikkutviklingen for persontransport med bil måles ved hjelp av data fra trafikkregistreringspunkter (trafikktegninger), den såkalte byindeksen, og trafikkarbeid beregnet med data fra reisevaneundersøkelsen. Tidligere var disse likestilte målindikatorer. I forbindelse med fastsettelsen av det videreutviklede nullvekstmålet våren 2020 ble også indikatorsettet justert. Det er nå lagt opp til at trafikktegninger (byindeksen) er hovedindikatoren for å følge opp nullvekstmålet. Trafikkarbeid skal inngå som støtteindikator. Det er også åpnet

for å ta i bruk en indikator for innfasing av nullutslippskjøretøy der dette er utarbeidet.

Måloppnåelsen for trafikkutviklingen må skje før avtalen løper ut. For å få en mer forutsigbar gjennomføring og håndtering av om målet nås, legges det til grunn at nullvekstmålet blir målt som et årlig gjennomsnitt over en treårsperiode. Dette kan imidlertid først beregnes når det foreligger registreringer for tre år. Denne målemetoden er dermed foreløpig kun aktuell for Trondheim. Utviklingen skal fortsatt følges opp årlig for å sikre at den går i riktig retning.

Det er åpnet for at avtaleområdet kan deles opp i inntil tre ulike soner, slik at måloppnåelsen følges opp der hensynene bak nullvekstmålet er til stede. Tettheten av trafikkregistreringspunkter vil variere mellom sonene. Hvis lokale parter ikke ønsker soneinndeling, skal avtalene følges opp på samme måte som i gjeldende/fremforhandlede avtaler. Det vil ikke være mulig å kombinere gammel og ny modell.

For å få et helhetlig bilde av utviklingen i byområdene skal det også rapporteres på transportmiddelfordeling, endring i kollektivreiser og CO₂-utslipp, arealbruk og parkering. For klimagassutslipp rapporteres utviklingen fra 2017 til 2018 fordi data for 2019 publiseres på et senere tidspunkt.

For å følge utviklingen av arealbruk rapporteres det på lokalisering av nye boliger og arbeidsplasser, og hvordan tyngdepunkter flytter seg inn mot eller bort fra større sentra/store kollektivknutepunkter i avtaleområdet. For parkering følges utviklingen ved å se på hvor stor andel i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter som har tilgang til gratis parkering ved arbeidsplass, i tillegg til hvordan offentlige parkeringsplasser reguleres (avgiftsbelegges eller tidsbegrenses) og hvilke parkeringsnormer som gjelder. Indikatorene for areal og parkering rapporteres annethvert år i avtaleperioden.

Oppfølgingen av indikatorene i hvert enkelt byområde er omtalt under. Endring i transportmiddelfordeling og trafikkutviklingen er også omtalt i del III. Rapporterte resultater fra 2017/2018–2019 gjelder for byvekstavtalene som da gjaldt, dvs. før reforhandling. Det foreligger foreløpig ikke kvalitetssikrede tall for utviklingen i trafikkarbeidet (kjøretøykilometer) i samme periode.

Osloområdet

Historikk og hovedtrekk i avtalen

Staten v/Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og daværende Akershus fylkeskommune

inngikk i juni 2017 en bymiljøavtale for perioden 2017–2023. I tillegg ble det inngått en byutviklingsavtale mellom staten v/ Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Oslo kommune og daværende Akershus fylkeskommune i september 2017.

I juni 2019 fremforhandlet Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Fylkesmannen, Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, samt kommunene Skedsmo, Bærum og Oppegård et forslag til byvekstavtale for Oslo og Akershus, som vil erstatte gjeldende bymiljøavtale og byutviklingsavtale. Forslaget er gitt lokalpolitisk tilslutning gjennom vedtak i berørte kommuner og fylkeskommuner. Avtalen skal også behandles i regjeringen.

Fra 1. januar 2020 er Oslo kommune, Viken fylkeskommune og kommunene Nordre Follo, Lillestrøm og Bærum lokale parter i forslaget til byvekstavtale. Avtaleområdet er avgrenset til Oslo og de administrative grensene til Akershus før 1. januar 2020.

I gjeldende bymiljøavtale 2017–2023 inngår statlige bidrag til gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei (kap. 1320, post 30), delfinansiering av prosjektkostnadene for Fornebubanen (kap. 1332, post 63) og tiltak finansiert med tilskudd til byområder (kap. 1332, post 66).

Ved ev. inngåelse av en byvekstavtale vil også statlig delfinansiering av T-banetunnel gjennom Oslo sentrum bli omtalt. En ev. tilleggsavtale til byvekstavtalen som oppfølging av bompengavtalen fra 2019 vil i tillegg kunne innebære tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk og tilskudd til reduserte bompenge og bedre kollektivtilbud (kap. 1332, post 66).

Oslopakke 3 er en del av bymiljøavtalen og vil også bli en del av en ev. fremtidig byvekstavtale. En lokalt revidert Oslopakke 3-avtale for perioden 2017–2036 ble inngått i juni 2016 mellom daværende Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. Tiltakene forutsettes finansiert gjennom statlige bevilgninger, bompenge og kommunale og fylkeskommunale midler. I tillegg er det forutsatt bidrag fra private grunneiere.

Den lokalt reviderte avtalen om Oslopakke 3 ble supplert med en lokalt fremforhandlet tilleggsavtale i juni 2017. I tråd med den lokalt vedtatte avtalen ble det innført miljø- og tidsdifferensierte bompengetakster 1. oktober 2017. Bomringen ble utvidet 1. juni 2019 med nye bomsnitt på bygrensen i nord-øst og sør, og ny indre ring. Videre ble takstene halvert, og det ble samtidig innført toveisinnkrevning i Oslo. De siste endringer i bomtakstsystemet (trinn 3) innebærer at takstene økes

ytterligere for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1. El-varebiler i takstgruppe 1 får imidlertid takstfritak i trinn 3. Fra før er hydrogenkjøretøy i takstgruppe 1 gitt fritak. Målet er å innføre trinn 3 senest 1. januar 2021.

Jernbanen har en viktig transportfunksjon i hovedstadsområdet, og jernbaneinvesteringene inngår som en del av det statlige bidraget til Oslopakke 3. Utbygging av jernbaneinfrastrukturen finansieres i sin helhet av staten, men tiltak for bedre tilgjengelighet til stasjonene gjennomføres i nært samarbeid med øvrige parter og kan ha flere finansieringskilder innenfor Oslopakke 3. Det pågår omfattende anleggsvirksomhet på Follobanen. Det er også satt av midler til fornying av innerstrekningene i Oslopakke 3-området samt tiltak for stasjonsoppgradering, knutepunktutvikling og signalanlegg (ERTMS). Stasjonsoppgraderingene skal legges til rette for nye lokaltogsett som skal tas i bruk fra 2024, først på Østfoldbanen.

Det er inngått en rute-, pris- og billettsamarbeidsavtale med Ruter som viderefører det etablerte billettsamarbeidet mellom tog og øvrig offentlig kollektivtrafikk i Oslo og tidligere Akershus.

Resultater 2019

For 2019 rapporteres det på måloppnåelse og resultater i henhold til gjeldende bymiljøavtale for Oslo og Akershus for perioden 2017–2023. Referanseåret er 2017, og den geografiske avgrensningen er Oslo kommune og tidligere Akershus fylke.

Trafikkutvikling

Byindeksen viser en nedgang i personbiltrafikken i Oslo og tidligere Akershus på 2,8 pst. fra 2017 til 2019, og 0,3 pst. fra 2018 til 2019.

Antall passeringer per dag i Osloringen og bygrensen fra Bærum er redusert med 3,2 pst. fra 2017 til 2019, men fra 2018 til 2019 økte antall passeringer med 0,2 pst. Bomsystemet i Oslo ble endret i 2019, med bl.a. nye bomsnitt på bygrensen fra Romerike og Follo samt Indre Ring. Det foreligger ikke historiske trafikkdata eller tilstrekkelig med data for 2019 til å beregne gjennomsnittlig årsdøgntrafikk for de nye bomsnittene.

Supplerende indikatorer

Reisevaneundersøkelsen viser at bilførerandelen i Oslo og Akershus er redusert med ett prosent-

poeng fra 2018 til 2019. I samme periode har andelen reiser med kollektivtransport økt med to prosentpoeng, mens andelen som går eller sykler er uendret.

I 2019 ble det foretatt om lag 356 mill. kollektivreiser (antall påstigninger) i Oslo og Akershus med lokal kollektivtrafikk (buss, T-bane, trikk og båt) og om lag 42,8 mill. reiser med tog. Fra 2018 til 2019 har lokal kollektivtrafikk og togreiser økt med om lag 3 pst. Fra 2017 har lokal kollektivtrafikk og togreiser totalt økt med 7 pst.

Det har vært en økning i klimagassutslipp fra veitrafikken (CO₂-ekvivalenter) i Oslo og Akershus fra 2017 til 2018 på om lag 2,5 pst. Økningen skyldtes i hovedsak mindre innblanding av biodrivstoff. Klimagassutslippene fra personbiler ble i samme periode redusert med om lag 1 pst.

Areal og parkering

I Akershus beregnes gjennomsnittlig avstand til utvalgte sentra/knutepunkter per kommune og ikke for hele området. I 2017 var den gjennomsnittlige avstanden fra nye boliger til de seks utvalgte sentraene/knutepunktene mellom 3,5 km og 5,7 km. Tall for 2018 og 2019 tyder på en noe mer spredt boligbygging i områdene rundt Sandvika og Ås. På Jessheim og i Lillestrøm og Ski har avstanden gått ned, noe som tyder på økt grad av fortetting. I Asker er gjennomsnittsavstanden uendret.

I Oslo var gjennomsnittlig avstand fra boliger til utvalgte sentra/knutepunkter om lag 1,3 km i 2017. For nye boliger i perioden 2018–2019 er tilsvarende avstand om lag 300 meter mindre, noe som tyder på at nye boliger bygges nærmere knutepunkt enn eksisterende boliger. Dette gjelder spesielt Lysaker, Økern og Storo.

I 2017 var den gjennomsnittlige avstanden fra besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplasser til de seks utvalgte sentraene/knutepunktene mellom 3,1 km og 5,3 km. Tall for 2018 og 2019 tyder på at arbeidsplassenes avstand til store sentra/knutepunkt har økt noe. Den har økt i alle områdene, med størst økning i områdene rundt Ås.

I Oslo er den gjennomsnittlige avstanden fra besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplasser 735 meter. Avstanden er totalt sett uendret fra 2017 til 2019, men med noen variasjoner. Avstanden rundt Bryn, Majorstuen og Smestad har økt, samtidig som det har blitt kortere avstander rundt Ensjø, Storo og Helsfyr. Resultatene er basert på gjennomsnittlig avstand til seks store sentra/knutepunkter i Akershus og 17 store sentra/knutepunkter i Oslo.

I 2019 hadde 61 pst. av arbeidstakerne i Oslo og Akershus med fast oppmøtested gratis parkeringsplass som er disponert av arbeidsgiver. Dette er en nedgang på ett prosentpoeng fra 2018.

I Akershus var 89 pst. av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene ved større sentra/store kollektivknutepunkter avgiftsbelagt.

I Oslo var 86 pst. avgiftsbelagt, 9 pst. hadde tidsbegrensing og 76 pst. var beboerparkering. Sammenlignbare tall for 2017 foreligger ikke.

Budsjett og bruk av midler i 2019

Tabell 4.11 viser budsjett/regnskap for tiltak i Osloområdet og finansieringskildene. Bidragene er basert på prioriteringene etter Stortingets behandling av Prop. 1 S (2018–2019) og lokale myndigheters budsjettvedtak.

Tabell 4.11 Bruk av midler i 2019

	Budsjett/regnskap 2019			Mill. kr
	Stat	Lokalt	Bompenger	Sum
<i>Riksvei</i>				
E16 Sandvika–Wøyen			460	460
Planlegging	15			15
Nytt trafikantbetalingssystem (nye bomstasjoner)			150	150
Bymiljøavtale, programområdetiltak riksvei	170			170
<i>Sum riksvei</i>	185		610	795
Fornebubanen	86		185	271
Belønningsmidler	280			280
<i>Lokale veitiltak og programområder</i>				
Akershus		711	260	971
Oslo		336	320	656
<i>Sum lokale veitiltak og programområder</i>	-	1 047	580	1 627
<i>Store kollektivtrafikktiltak</i>				
Oslo T-bane og trikk			868	868
Signal- og sikringsanlegg T-bane			42	42
Metrotunnel Majorstuen–Bryn			100	100
<i>Sum store kollektivtrafikktiltak</i>			1 010	1 010
<i>Drift og småinvesteringer kollektivtrafikk</i>				
Akershus			417	417
Oslo			454	454
<i>Sum drift og småinvesteringer kollektivtrafikk</i>			871	871
Sum	551	1 047	3 256	4 854

Tabellen viser prioriteringer slik de var lagt til grunn i Prop. 1 S (2018–2019). Ev. endringer i prioriteringer til lokale tiltak i løpet av budsjettåret

vises derfor ikke. Det ble satt av 391 mill. kr i statlige midler til Fornebubanen i Prop. 1 S (2018–2019). I Prop. 23 S (2019–2020) *Endringer i stats-*

budsjettet 2019 under Samferdselsdepartementet ble beløpet redusert med om lag 300 mill. kr på grunn av mindreforbruk, jf. Innst. 103 S (2019–2020). Lokalt bidrag er fra Ruter AS.

Riksveimidlene i Oslopakke 3 ble hovedsakelig brukt til å bygge ferdig E16 Sandvika–Wøyen, nye bomstasjoner i Oslo og på bygrensen mot Follo og Romerike og kollektiv-, gang- og sykkeltiltak. Behovet for midler til nye bomstasjoner ble lavere enn budsjettet. Belønningsmidlene ble brukt til ulike tiltakspakker for å styrke kollektivtilbudet i Oslo og Akershus.

Midler til lokale veitiltak ble brukt på strekingsvise tiltak i Akershus, samlet plan for trikkeoppgradering, mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak samt planlegging i Oslo og Akershus. Forsinket fremdrift på sykkelprosjekter innebærer et mindreforbruk sammenlignet med tildeling.

Midlene til kollektivtiltak ble i hovedsak brukt til følgende prosjekter og tiltak:

- oppgradering av T-bane- og trikkestraséer
- nytt signalsystem for T-banen (planlegging)
- Fornebubanen (planlegging)

- Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum, inkl. Majorstuen stasjon (planlegging)
- drift og mindre investeringstiltak som f.eks. økt frekvens på Grorud-, Røa- og Furusetbanen, økt kapasitet og frekvens på busstilbudet i Akershus og Oslo, og mindre oppgraderingstiltak på T-bane og trikkenettet.

Mål og prioriteringer i 2021

Handlingsprogrammet til Oslopakke 3 for perioden 2021–2024 og budsjett for 2021 ble vedtatt i Oslo bystyre og Viken fylkesting i juni 2020. Tabell 4.12 viser foreløpig fordeling av midler. For lokale midler og ekstern finansiering er prioriteringene basert på vedtatt handlingsprogram og budsjett. Prioriteringen av tiltak som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt vil bidra til å nå nullvekstmålet, i kombinasjon med endret bompengesystem og andre virkemidler innen arealplanlegging og parkeringspolitikk. Endelig prioritering mellom enkelte tiltak skjer gjennom porteføljestyringen.

Tabell 4.12 Foreløpig fordeling av midler i 2021

	Mill. kr			
	Budsjett 2021			Sum
	Stat	Lokalt	Bom	
<i>Riksvei</i>				
E16 Sandvika–Wøyen ¹				
E18 Lysaker–Ramstadsletta	415		615	1 030
Gang-, sykkel- og kollektivtiltak	312			312
Planlegging	164		10	174
<i>Sum riksvei</i>	891		625	1 516
<i>Tilskudd til byområder²</i>				
Belønningsmidler til byvekstavtaler	339			339
Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	52			52
Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	580			580
<i>Sum tilskudd til byområder</i>	971			971
<i>Lokale veitiltak og programområder</i>				
Viken		400	150	550
Oslo		336	205	541
<i>Sum lokale veitiltak og programområder</i>		736	355	1091

Tabell 4.12 Foreløpig fordeling av midler i 2021

	Budsjett 2021			Mill. kr
	Stat	Lokalt	Bom	Sum
<i>Store kollektivtiltak</i>				
Fornebubanen ^{3,4}	890	84	253	1 227
Oslo T-bane og trikk			748	748
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen ³		84	41	125
Ny T-banetunnel Oslo sentrum, inkl. Majorstua stasjon			70	70
<i>Sum store kollektivtiltak</i>	890	168	1 112	2 170
<i>Drift og mindre investeringstiltak kollektivtrafikk</i>				
Viken			438	438
Oslo			550	550
<i>Sum drift og mindre investeringstiltak kollektivtrafikk</i>			988	988
Sum	2 752	904	3 080	6 736

¹ Midler hentes fra ubrukte bompenger fra tidligere år.

² Forutsatt inngåelse av byvekstavtale og ev. tilleggsavtale.

³ Lokalt bidrag er fra Ruter AS.

⁴ Statlig bidrag er forutsatt fullfinansiering av lokal andel.

Riksvei

Store prosjekter

Midler til å bygge ferdig E16 Sandvika–Wøyen hentes fra ubrukte bompenger fra tidligere år.

Det er prioritert statlige midler til forberedende arbeider, inkl. grunnerverv og prosjektering, for prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta i Viken. Prosjektet forutsettes finansiert med statlige midler og bompenger fra et eget bompengeprojekt. Det er også lagt til grunn et mindre tilskudd fra Oslopakke 3.

Det vises til nærmere omtale av prosjektene i korridoromtalene under programkategori 21.30 Veiformål.

Gang-, sykkel- og kollektivtiltak

Det settes av 312 mill. kr til gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei, over kap. 1320 post 30.

Hoveddelen av midlene til gang- og sykkeltiltak vil gå til å bygge ut et sammenhengende sykkelveinett. I Oslo prioriteres oppfølging av felles plan for sykkelveinettet. I Viken er det prioritert en rekke traséer som vil inngå i både regionale og lokale sykkelruter. Eksempler på gang- og sykkelprosjekter i Oslo er E6 Enebakkveien (Sandstuveien–Østensjøveien), E18 Griniveien fra

Røakrysset til bygrensen og E18 Skøyen–Dr. Blancasvei. I Viken er eksempler på prosjekter fv. 605 Prof. Kohts vei, Markveien–Gml. Drammensvei (alternativ til E18), fv. 152 Stenfelt–Greverud (alternativ til E6) og fv. 120 Storgata, Lillestrøm.

Kollektivtiltakene omfatter etablering av kollektivfelt, oppgradering av holdeplasser og kollektivknutepunkter og andre fysiske tiltak som gir mer attraktiv kollektivtransport. Eksempler på kollektivtiltak i Oslo er oppgradering av holdeplasser langs rv. 150 Ring 3, og i Viken ramper og kryss langs E6 Hvam–Skedsmovollen.

Planlegging

Det settes av 174 mill. kr til planlegging av prosjekter som f.eks. E6 Oslo Øst (Manglerudtunnelen) og rv. 4 Kjul–Rotnes. Sistnevnte finansieres med bompenger.

Tilskudd til byområder

Det settes av om lag 339 mill. kr i belønningsmidler til byvekstavtaler i 2021. Belønningsmidlene brukes i all hovedsak til drift av kollektivtransport og mindre kollektivtiltak.

I tråd med regjeringens bompenggeavtale fra 2019 settes det av om lag 52 mill. kr til reduserte

billettpriser på kollektivtrafikk i 2021. Videre settes det av til sammen om lag 580 mill. kr til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i 2021 fordelt med om lag 290 mill. kr på hver av ordningene.

Tildeling av midler forutsetter at det inngås byvekstavtale og ev. tilleggsavtale. Dersom det ikke inngås ny avtale, utbetales midler i henhold til gjeldende bymiljøavtale.

Lokale veitiltak

Det er lagt til grunn 550 mill. kr i fylkeskommunale midler og bompenger til lokale veitiltak i Viken og 541 mill. kr i kommunale midler og bompenger til lokale veitiltak i Oslo i 2021.

Store kollektivtiltak

Fornebubanen

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 126 og 140.

Prosjektet omfatter bygging av en ny sammenhengende tunnel for T-banen mellom Majorstuen stasjon og Fornebu, en strekning på om lag 8 km, samt bygging av seks nye T-banestasjoner. Prosjektet vil bidra til en effektiv kommunikasjonsløsning mellom Fornebu og Majorstuen og til å redusere belastningen på veinettet i området, og inn og ut fra Oslo i vestkorridoren. Beregnet reisetid mellom Majorstuen stasjon og Fornebu stasjon vil bli om lag 12 minutter.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av styringsunderlag og kostnadsoverslag. Ekstern kvalitetssikrer har foreslått en styringsramme for prosjektet på om lag 16,2 mrd. 2018-kr, dvs. om lag 17,7 mrd. 2021-kr. Viken fylkeskommune og Oslo kommune har vedtatt styringsramme i tråd med forslaget fra ekstern kvalitetssikrer.

Regjeringen har fastsatt et statlig bidrag til Fornebubanen på 8 106 mill. 2020-kr, dvs. om lag 8,4 mrd. 2021-kr. Bidraget er fastsatt på grunnlag av KS2, ekskl. basestasjon utover anlegg for togparkering og besparelser ved å flytte Skøyen stasjon.

Foreløpig er det lagt til grunn et samlet behov i prosjektet på om lag 1,3 mrd. kr i 2021. Det settes av 890 mill. kr i statlig tilskudd, og det er også lagt til grunn 337 mill. kr i bompenger og lokalt bidrag. Foreslått finansiering vil kompensere for ubalansen mellom statlig og lokal finansiering før 2021. Det lokale bidraget i 2021 inkluderer 84 mill. kr i finansieringsbidrag fra Ruter AS.

Før anleggsstart må det foreligge en samlet finansieringsløsning som avklarer fordelingen mellom lokale bidrag (fylkeskommunale, kommunale og/eller private/grunneierbidrag), bompengbidrag og statlig bidrag. Forutsatt endelig avklaring av finansieringsplan er det ventet at anleggsarbeidene kan starte opp høsten 2020, og at prosjektet åpnes for trafikk i 2027–2028. Midlene i 2021 skal brukes til oppbemanning av byggherreorganisasjon, videre detaljprosjektering og grunnverv, samt start på grunnarbeidene på Fornebu og arbeidene på tunnelen Skøyen–Fornebu.

Statlig bidrag forutsetter at den lokale andelen til prosjektet er fullfinansiert. I tillegg til bompenger fra Oslopakke 3, består den lokale finansieringen også av et relativt betydelig grunneierbidrag. Uten ny avkjørsel fra E18 (Vestre lenke) ville det ikke ligget til rette for dette bidraget. Lokale myndigheter har bekreftet at den lokale andelen av finansieringen av Fornebubanen er avklart, og at det vil stilles tilstrekkelig lånegaranti for prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta i Viken fylkeskommune og i Bærum kommune, jf. hhv. vedtak av 17. og 23. september 2020.

Tabell 4.13 Fornebubanen

	Mill. kr					
			Budsjett 2021		Restbehov per 01.01.22	
	Styringsramme	Prognose sluttkostnad	Statlige midler	Lokalt bidrag inkl. bompenger	Statlige midler	Lokalt bidrag inkl. bompenger
Fornebubanen	17 689	17 689	890	337	6 618	8 552

Andre store kollektivtiltak

Det er lagt til grunn 943 mill. kr i bompenger og finansieringsbidrag fra Ruter AS til store kollektivtiltak, i tillegg til Fornebubanen omtalt tidligere. Midlene går først og fremst til tiltak for å oppgradere T-banesystemet og trikkesystemet. Det er i tillegg satt av midler til nytt signalsystem (CBTC) på T-banen og til planlegging av ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum, inkl. Majorstuen stasjon.

Drift og mindre investeringstiltak

Det settes av 988 mill. kr i bompenger til drift og mindre investeringstiltak.

Jernbaneinvesteringer

I 2021 planlegges eller bygges flere tiltak, som vil gi et forbedret trafikktilbud i Osloområdet når de er fullført, f.eks. med flere avganger, redusert reisetid og bedre driftsstabilitet i togtrafikken. For en nærmere omtale vises det til programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Bergensområdet

Historikk og hovedtrekk i avtalen

Staten, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune inngikk i september 2017 en byvekstavtale for perioden 2017–2023. Avtalen var avgrenset til Bergen kommune.

Ny byvekstavtale for Bergensområdet 2019–2029 har fått tilslutning fra partene. I tillegg til de tidligere avtalepartene er Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden kommuner nye parter.

I byvekstavtalen inngår statlige bidrag til gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei (kap. 1320, post 30), delfinansiering av prosjektkostnadene for Bybanen, byggetrinn 4 til Fyllingsdalen (kap. 1332, post 63) og tiltak finansiert med tilskudd til byområder (kap. 1332, post 66).

Stortinget behandlet i 2017 Prop. 11 S (2017–2018) *Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland*, jf. Innst. 90 S (2017–2018). Tiltakene finansieres med statlige bevilgninger, bompenger og fylkeskommunale midler. Nytt bompengeplegg med 15 nye bomstasjoner ble innført våren 2019. Bypakken er en del av byvekstavtalen, som samlet omtales som Miljøløftet.

Dagens enkeltsporede jernbane mellom Bergen og Arna er svært trafikkert. Utbyggingen av dobbeltspor gjennom Ulriken vil gi økt frekvens og kapasitet i lokaltogtrafikken i Bergen, og vil

dermed gi et vesentlig styrket togtilbud til de reisende. Dette er nærmere omtalt under kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer. Trafikkkpakke 3 for persontogtrafikken på Bergensbanen ble tildelt Vy tog AS i desember 2019, med planlagt oppstart i desember 2020.

Jernbanedirektoratet og fylkeskommunen, ved kollektivselskapet Skyss, inngikk i 2019 avtale om rute-, takst- og billettsamarbeid. Dagens tilbud med bl.a. felles takst i hele Bergen blir videreført også fra desember 2020.

Resultater 2019

For 2019 rapporteres det på måloppnåelse og resultater i henhold til den tidligere byvekstavtalen for Bergen for perioden 2017–2023. Referanseåret er 2017 og den geografiske avgrensningen er Bergen kommune.

Trafikkutvikling

Byindeksen viser en nedgang i personbiltrafikken i Bergen på 3,1 pst. fra 2017 til 2019. Den største nedgangen var fra 2018 til 2019 og utgjorde 2,0 pst.

Supplerende indikatorer

Reisevaneundersøkelsen viser en nedgang i bilførerandelen i Bergen på to prosentpoeng fra 2018 til 2019. I samme periode har det vært en liten nedgang i andelen som går, og en økning i andelen sykkel- og kollektivreiser.

I 2019 ble det foretatt om lag 64,8 mill. kollektivreiser (antall påstigninger) med buss og bybane i Bergen kommune, en økning på om lag 16 pst. fra 2017. Det ble foretatt om lag 1,6 mill. reiser med jernbane i Bergen med omland i 2019, som er omtrent samme nivå som i 2017.

Klimagassutslipp fra veitrafikken (CO₂-ekvivalenter) i Bergen økte fra 2017 til 2018 med om lag 1,2 pst. Denne økningen skyldes mindre innblanding av biodrivstoff. Klimagassutslippene fra personbiler ble redusert med om lag 2,5 pst.

Areal og parkering

Den gjennomsnittlige avstanden fra boliger til store sentra/knutepunkter var 2,1 km i 2017. For nye boliger fra 2018 til 2019 er tilsvarende avstand 400 meter mindre. Dette tyder på en tettere boligbygging i områdene rundt de utvalgte sentraene/knutepunktene. Den gjennomsnittlige avstanden fra besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplasser

til store sentra/knutepunkter er 1,5 km og er uendret fra 2017 til 2019. Resultatene er basert på gjennomsnittlig avstand til sju store sentra/knutepunkter i Bergen.

I 2019 hadde om lag 61 pst. av arbeidstakere med fast oppmøtested tilgang til gratis parkeringsplass som er disponert av arbeidsgiver. Dette var en nedgang på 3 prosentpoeng fra 2018. I 2019 var 89 pst. av de offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter avgiftsbelagt, og 10 pst. av parkeringsplassene hadde timesbegrensing. Sammenlignbare tall for 2017 foreligger ikke.

Parkeringsnormen for forretninger og kontorlokaler ved store sentra/knutepunkter utenfor Bergen sentrum er strammet inn ved at maksimumsgrensen for antall parkeringsplasser per 100 m² BRA er redusert.

Budsjett og bruk av midler i 2019

Tabell 4.14 viser budsjett/regnskap for tiltak i Bergen og finansieringskildene. Bidragene er basert på prioriteringene etter Stortingets behandling av Prop. 1 S (2018–2019) og lokale myndigheters budsjettvedtak.

Tabell 4.14 Bruk av midler i 2019

	Mill. kr			
	Budsjett/regnskap 2019			
	Stat	Lokal	Bompenger	Sum
<i>Riksvei</i>				
Byvekstavtale – programområdetiltak riksvei	335			335
<i>Bybanen, fjerde byggetrinn</i>	962		785	1 747
<i>Belønningsmidler</i>	200			200
<i>Lokale veitiltak og programområder</i>				
<i>Programområdetiltak fylkesvei</i>		265		265
Sum	1 497	265	785	2 547

Tabellen viser prioriteringer slik de var lagt til grunn i Prop. 1 S (2018–2019). Ev. endringer i prioriteringer til lokale tiltak i løpet av budsjettåret vises derfor ikke. I Bergen ble det innført nye bomsnitt i april 2019, som medførte en økning i netto bompengeneinntekter på vel 100 mill. kr i 2019. Midlene er i all hovedsak brukt som budsjettet, og aktiviteten har for de fleste prosjektene vært som forutsatt. Det er noen avvik som følge av overføring av mer- eller mindreforbruk fra foregående år.

Mål og prioriteringer i 2021

Handlingsprogram for Miljøløftet for perioden 2021–2024 ble vedtatt lokalpolitisk våren 2020.

Tabell 4.15 viser foreløpig fordeling av midler. For lokale midler og ekstern finansiering er prioriteringene basert på vedtatt handlingsprogram og budsjett. De prioriterte prosjektene og tiltakene legger til rette for høy arealutnyttelse i sentrale områder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken. Dette forventes å bidra til å nå nullvekstmålet.

Endelig prioritering mellom enkelte tiltak skjer gjennom porteføljestyringen.

Tabell 4.15 Foreløpig fordeling av midler i 2021

	Budsjett 2021			Mill. kr
	Stat	Lokal	Bom	Sum
<i>Riksvei: Gang-, sykkel- og kollektivtiltak</i>	411			411
<i>Bybanen</i>				
Byggetrinn 4 (inngår i 50/50-ordningen) ¹	890		822	1 712
Bybanen, byggetrinn 5 (planlegging)			52	52
<i>Sum Bybanen</i>	890		874	1 764
<i>Tilskudd til byområder</i>				
Belønningsmidler til byvekstavtaler	324			324
Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	52			52
Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	117			117
<i>Sum tilskudd til byområder</i>	493			493
<i>Lokale veitiltak og programområder</i>		277		277
Sum	1 794	277	874	2 945

¹ Byggetrinn 4 er inkl. i ordningen med statlig delfinansiert av store kollektivprosjekter (kap. 1332 post 63).

Riksvei

Gang-, sykkel- og kollektivtiltak

Det settes av 411 mill. kr til gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei i 2021.

Midlene vil gå til E39 Sykkelstamvei Kristianborg–Bergen sentrum, langs Bybanen til Fyllingsdalen. Det vises til nærmere omtale av prosjektet i korridoromtalene under programkategori 21.30 Veiformål. Det settes også av midler til E39 Sykkelstamvei Sandvikstorget–Glassknag. Prosjektene gir et sammenhengende gang- og sykkeltilbud på strekningen sentrum–Mindemyren og fra sentrum nordover mot Glassknag. Blant øvrige prosjekter er E39 Sykkelstamvei Skjold–Nesttun som binder sammen knutepunktene Rådalen ved Lagunen Storsenter og Skjoldskiftet på Nesttun, og E39 Sykkelstamvei Bradbenken–Sandvikstorget som binder sammen hovedsykkelveien langs E39 gjennom Bergen sentrum.

Tilskudd til byområder

Det settes av 324 mill. kr i belønningsmidler i 2021. Belønningsmidlene brukes i hovedsak til drift av kollektivtransport og mindre kollektivtiltak i de fem kommunene i avtaleområdet.

I tråd med bompenggeavtalen fra 2019 settes det av om lag 52 mill. kr til reduserte billettpriser

på kollektivtrafikk i 2021. Midlene går til takstreduksjon for kollektivreisende med periodebillett. Videre settes det av til sammen om lag 117 mill. kr til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i 2021, fordelt med om lag 58 mill. kr på hver av ordningene. Midlene til reduserte bompenger går til å redusere takstene for nullutslippskjøretøy. Midlene til bedre kollektivtilbud går til Bybanen.

Lokale veitiltak og programområder

Det er lagt til grunn 277 mill. kr i fylkeskommunale midler til programområdetiltak på fylkesvei. Midlene går til gang-, sykkel- og kollektivtiltak, trafikksikkerhetstiltak, samt sentrums- og knutepunktutvikling. I tillegg vil midlene gå til planlegging og prosjektering av tiltak på fylkesvei, samt kostnader til sekretariat og holdningsskapende arbeid. Eksempler på prosjekter finansiert med lokale midler er gang- og sykkelvei på fylkesvei langs Bybanen til Fyllingsdalen og etablering av trolleybusslinje til Laksevåg.

Bybanen, byggetrinn 4 til Fyllingsdalen

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 129–130 og 140.

Prosjektet omfatter bygging av 10 km trase for Bybanen mellom Kaigaten og Oasen senter i Fyl-

lingsdalen, inkl. sju holdeplasser, bl.a. en underjordisk holdeplass ved Haukeland. I tillegg inngår bygging av to tunneler og flere sykkelveier. Anleggsarbeidene startet i desember 2018, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2022.

Styringsrammen for Bybanen, byggetrinn 4, er fastsatt til om lag 6,7 mrd. 2018-kr, dvs. om lag 7,3 mrd. 2021-kr. Det samlede statlige bidraget til prosjektet er fastsatt til inntil om lag 3,3 mrd. 2018-kr, som utgjør om lag 3,6 mrd. 2021-kr. I 2021 settes det av 890 mill. kr i statlig tilskudd. Det lokale

bidraget på 822 mill. kr dekkes i sin helhet av bompenger.

Det er ubalanse i restbehovet mellom statlige og lokale midler, som vist i tabell 4.16. Dette skyldes primært at bompengeneinntektene var lavere enn forutsatt i Prop. 11 S (2017–2018) *Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland* frem til nytt bompengeprogger ble innført i april 2019. Etter dette er nivået som forutsatt i proposisjonen. Ubalansen i restbehov vil bli kompensert i kommende budsjetter.

Tabell 4.16 Bybanen til Fyllingsdalen

	Mill. kr					
			Budsjett 2021		Restbehov per 01.01.22	
	Styringsramme	Prognose sluttkostnad	Statlige midler	Lokalt bidrag inkl. bompenger	Statlige midler	Lokalt bidrag inkl. bompenger
Bybanen til Fyllingsdalen	7 282	7 282	890	822	334	871

I handlingsprogrammet til Miljøloftet er det satt av bompenger til planlegging av Bybanen til Åsane (byggetrinn 5). Byggetrinn 5 inngår ikke i den statlige delfinansieringen av store kollektivprosjekter.

Jernbaneinvesteringer

I 2021 planlegges eller bygges flere tiltak, som vil gi et forbedret trafikktilbud i Bergensområdet når de er fullført f.eks. ved økt frekvens og kapasitet i lokaltogtrafikken til/fra Bergen. For en nærmere omtale vises det til programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Trondheimsområdet

Historikk og hovedtrekk i avtalen

Staten, Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune inngikk i september 2016 en bymiljøavtale for perioden 2016–2023.

I juni 2019 ble det inngått en byvekstavtale mellom Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Trøndelag fylkeskommune og Trondheim, Stjørdal, Melhus og Malvik kommuner. I juni 2020 ga regjeringen sin tilslutning til en tilleggsavtale for Trondheimsområdet for perioden 2019–2029 for å følge opp regjeringens bompengavtale fra 2019. Denne avtalen er et tillegg til byvekstavtalen.

I byvekstavtalen og tilleggsavtalen inngår statlige bidrag til gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei (kap. 1320, post 30), delfinansiering av prosjektkostnadene for Metrobuss (kap. 1332, post 63), tiltak finansiert med tilskudd til byområder (kap. 1332, post 66) og stasjoner og knutepunkter langs jernbanen (kap. 1352, post 73).

Tidligere var Miljøpakken begrenset til bompengeneinnkrevningen, i det videre omtalt som Bypakke Trondheim. Tiltakene i bypakken finansieres gjennom statlige bevilgninger, bompenger og fylkeskommunale og kommunale midler. Trinn 1 ble vedtatt av Stortinget gjennom behandlingen av St.prp. nr. 85 (2008–2009) *Om delvis bompengefinansiering av trinn 1 av miljøpakke for transport i Trondheim* og Innst. S. nr. 347 (2008–2009). Trinn 2 ble vedtatt av Stortinget gjennom behandlingen av Prop. 172 S (2012–2013) *Finansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2* og Innst. 494 S (2012–2013). Trinn 3 ble vedtatt av Stortinget gjennom behandlingen av Prop. 36 S (2017–2018) *Miljøpakke Trondheim trinn 3 – forlenget innkrevningsperiode og endringer i takst- og rabattsystemet* og Innst. 157 S (2017–2018).

Bypakke Trondheim er en del av byvekstavtalen, som samlet omtales som Miljøpakken. I byvekstavtalen for perioden 2019–2029 er det forutsatt at bompengebidraget i bypakken kan brukes i hele avtaleområdet, dvs. i Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal kommuner. Det skal lages et helhetlig fireårig handlingsprogram som omfat-

ter hele området, der hver av deltakerkommunene selv skal foreta porteføljestyring innen egen kommune og innenfor den finansiering som det legges opp til for kommunen i handlingsprogrammet.

Selv om virkeområdet for bruk av bompengene er utvidet, har Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune fortsatt råderett over bompengeprogget i Trondheim, innenfor rammene av Prop. 172 S (2012–2013) og Prop. 36 S (2017–2018).

Trønderbanen spiller en viktig rolle i Trondheimsområdet. Videre satsing på jernbanen i Trondheimsområdet innebærer bl.a. innføring av nye togsett med økt kapasitet. Det skal også jobbes videre med stasjons- og knutepunktutvikling og elektrifisering av deler av jernbanen. I henhold til byvekstavtalen er det et mål å etablere to tog i timen på strekningen Melhus–Steinkjer innen utgangen av 2024.

For å legge til rette for god samordning av togtilbudet og resten av kollektivtrafikken har Jernbanedirektoratet og Trøndelag fylkeskommunes administrasjonsselskap for kollektivtrafikk, AtB, inngått avtale om takst-, rute- og billettsamarbeid. Koordineringen av dette vil på sikt fases over til ny operatør. Persontogene drives fra juni 2020 av SJ Norge AS.

Resultater 2019

Resultatene gjelder oppfølging av den tidligere bymiljøavtalen for Trondheim, som har referanseår 2016 og var avgrenset til Trondheim kommune.

Trafikkutvikling

Byindeksen viser en økning i personbiltrafikken i Trondheim på 1,2 pst. fra 2016 til 2019, med størst økning fra 2018 til 2019 (1,3 pst.).

Målinger av trafikken gjennom bomringen viser at biltrafikken økte med 2,1 pst. fra 2018 til 2019.

Supplerende indikatorer

Reisevaneundersøkelsen viser en nedgang i bilførerandelen på ett prosentpoeng fra 2018 til 2019 og en økning i andel kollektivreiser på to prosentpoeng.

I 2019 ble det foretatt om lag 33 mill. kollektivreiser (antall påstigninger) med lokal kollektivtrafikk (buss og trikk), en økning på 8 pst. fra 2017. Det ble foretatt om lag 925 000 reiser med tog i Trondheim med omland i 2019, en økning på 5 pst. fra 2017.

Klimagassutslipp fra veitrafikken (CO₂-ekvivalenter) i Trondheim ble redusert med om lag 6 pst. fra 2016 til 2018. Fra 2017 til 2018 var det en økning på 1,9 pst. Økningen skyldes mindre innblanding av biodrivstoff. For personbiler var reduksjonen fra 2016 til 2018 på 8,4 pst.

Areal og parkering

Den gjennomsnittlige avstanden fra boliger til Torvet i Trondheim er 5 km i 2019, og er uendret fra 2017. Også avstanden fra besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplasser (2,7 km) er uendret fra 2017 til 2019.

Av arbeidstakere med fast oppmøtested hadde om lag 57 pst. gratis parkeringsplass disponert av arbeidsgiver. Dette var en økning på 3 prosentpoeng fra 2018.

I 2019 var 35 pst. av de offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter (midtbyen/indre sone) avgiftsbelagte, og samtlige hadde timesbegrensning. Tallene kan ikke sammenlignes med tidligere rapportering fordi det er brukt ulik metode for innsamling.

Budsjett og bruk av midler i 2019

Tabell 4.17 viser budsjett/regnskap for tiltak i Trondheim og finansieringskildene. Bidragene er basert på prioriteringene etter Stortingets behandling av Prop. 1 S (2018–2019) og lokale myndigheters budsjettvedtak.

Tabell 4.17 Budsjett i 2019

	Mill. kr			
	Budsjett/regnskap 2019			
	Stat	Lokalt	Bompenger	Totalt
<i>Riksvei</i>				
E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen	350		56	406
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger			70	70
Bymiljøavtale – programområdetiltak riksvei	15			15
Planlegging			1	1
<i>Sum riksvei</i>	365		127	492
<i>Metrobuss</i>	5		424	429
<i>Belønningsmidler</i>	170			170
<i>Lokale veitiltak og programområder</i>				
Gatebrukstiltak/lokal vei			53	53
Tiltak for syklende		34	49	83
Tiltak for gående			19	19
Trafikksikkerhetstiltak		29	11	40
Miljøtiltak		13	10	23
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming		33	40	73
<i>Sum lokale veitiltak og programområder</i>		109	129	238
Sum	540	109	733	1 382

Tabellen viser prioriteringer slik de var lagt til grunn i Prop. 1 S (2018–2019). Ev. endringer i prioriteringer til lokale tiltak i løpet av budsjettåret vises derfor ikke.

Midler til gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei er i hovedsak brukt til å planlegge tiltak som har oppstart i 2020 og senere. Metrobus-systemet ble satt i drift i august 2019, og nær alle tiltak ble ferdigstilt som planlagt. Det gjenstår avklaring for flere av de store gateprosjektene i Trondheim. På lokale veier ble det i 2019 bl.a. bygd 72 innfartsparkeringsplasser, 61 snarveier og 7 km gang- og sykkelvei. Oppstart for flere av prosjektene er forsinket på grunn av forsinkelser knyttet til bl.a. planavklaringer.

Mål og prioriteringer 2021

Tabell 4.18 viser foreløpig fordeling av midler i 2021. Prioriteringene av lokale midler og ekstern finansiering er basert på forslag til handlingsprogram for Miljøpakken for perioden 2021–2024. Det tas forbehold om behandling i politisk styringsgruppe, som etter planen skal skje høsten 2020.

Endelig prioritering mellom enkelte tiltak vil skje gjennom porteføljestyringen.

Tabell 4.18 Foreløpig fordeling av midler i 2021

	Mill. kr			
	Budsjett 2021			Totalt
	Stat	Lokal	Bom	
<i>Riksvei</i>				
E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen	149			149
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger			140	140
Planlegging	2		3	5
Gang-, sykkel- og kollektivtiltak	10			10
<i>Sum riksvei</i>	161		143	304
<i>Metrobuss</i>	140	35	85	260
<i>Tilskudd til byområder</i>				
Belønningsmidler til byvekstavtaler	264			264
Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	52			52
Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	58			58
<i>Sum tilskudd til byområder</i>	374			374
<i>Lokale veitiltak og programområder</i>				
Gatebrukstiltak/lokal vei		20	100	120
Gang- og sykkelveier		30	141	171
Trafikksikkerhetstiltak		18		18
Miljø- og støytiltak			24	24
Kollektivtrafikktiltak og universell utforming		56	155	211
Planlegging			7	7
<i>Sum lokale veitiltak og programområder</i>		124	427	551
Sum	675	159	655	1 489

*Riksvei**Store prosjekter*

For 2021 er det satt av om lag 150 mill. kr i statlige midler til sluttoppgjør i prosjektet E6 Jaktøya–Klett–Senterveien. I tillegg er det lagt til grunn 140 mill. kr i bompenger til prosjektet rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger. Det vises til nærmere omtale av prosjektet i korridoromtalene under programkategori 21.30 Veiformål.

Gang-, sykkel- og kollektivtiltak

Det settes av 10 mill. kr til gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei i 2021. Midlene brukes til forberedende arbeider og ev. anleggsstart for

utbyggingen av hovedsykkelvei på rv. 706 mellom Nyhavna og Rotvoll, på delstrekningen Falkenborg–Strandveien. Det har de siste årene vært gjennomført få sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei. Det arbeides nå med flere reguleringsplaner, og det forventes en vesentlig økt aktivitet de neste årene. Det ventes også økt aktivitet etter at avtaleområdet fra 2019 ble utvidet med de tre kommunene Stjørdal, Melhus og Malvik.

Det jobbes med reguleringsplan for kollektivfelt i den sørlige delen av E6 Okstadbakken, inkl. sykkeltiltak og oppgradering av holdeplasser på Tonstad. Videre reguleres det hovedsykkelvei fra Trondheim øst til Nyhavna nær Trondheim sentrum. Strekingen går i hovedsak langs jernbanen.

Tilskudd til byområder

Det settes av om lag 264 mill. kr, som bl.a. skal brukes til drift av kollektivtrafikk, sykkeltiltak på fylkesvei og kommunal vei, informasjonsarbeid og mobilitetsrådgivning.

I tråd med bompengeaftalen fra 2019 settes det av om lag 52 mill. kr til reduserte billettpriser på kollektivtransport. Tilskuddet skal bl.a. brukes til takstreduksjon for å få en overgang fra bil til kollektivtransport på jobbreisen, for å øke passasjerbelegget i lavtrafikkperioder og for å få flere fritidsreiser over på kollektivtransport. Videre settes det av til sammen om lag 58 mill. kr til reduserte bomper og bedre kollektivtilbud, dvs. om lag 29 mill. kr til hver av ordningene. Midlene til bedre kollektivtilbud vil gå til investeringer og driftstiltak til Metrobuss, til kollektivinfrastrukturtiltak utenfor Metrobuss og til andre kollektivtiltak som følger opp målene i byvekstavtalen.

Metrobuss

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 133 og 140.

Metrobussprosjektet omfatter bygging av et helhetlig busskonsept med høy kvalitet på veiinfrastrukturen, teknisk infrastruktur, publikumsområder og bussmateriell. Prosjektet vil legge til rette for et tilbud med god komfort og høy standard og som vil gi god fremkommelighet og regularitet for kollektivtransporten i Trondheim.

Styringsrammen for Metrobuss er fastsatt til 3,4 mrd. 2019-kr, dvs. om lag 3,6 mrd. 2021-kr. I byvekstavtalen for perioden 2019–2029 er det statlige tilskuddet til Metrobuss fastsatt til 1,7 mrd. 2019-kr, ekskl. merverdiavgift på fylkes- og kommunal vei. Det er utarbeidet en oppdatert finansieringsplan som vil ligge til grunn for de årlige statlige midlene til Metrobussprosjektet. For 2021 settes det av 140 mill. kr i statlig tilskudd til Metrobuss. I tillegg er det lagt til grunn et lokalt bidrag på 35 mill. kr. Årsaken til ubalansen mellom lokalt og statlig bidrag skyldes at en avventer tilstrekkelig planavklaring på enkelte delprosjekter.

Tabell 4.19 Metrobuss

	Mill. kr					
			Budsjett 2021		Restbehov per 01.01.22	
	Styringsramme	Prognose sluttkostnad	Statlige midler	Lokalt bidrag inkl. bomper	Statlige midler	Lokalt bidrag inkl. bomper
Metrobuss	3 618	3 618	140	120	1 185	954

Lokale veitiltak og programområder

Lokal finansiering består av bidrag fra kommunene og fylkeskommunen på til sammen 159 mill. kr. Forpliktelsen inkluderer tilbakeføring av fylkeskommunal og kommunal merverdiavgiftkompensasjon for tiltak utført på fylkeskommunale og kommunale veier. I tillegg er det lagt til grunn 427 mill. kr i bomper og lokale veitiltak. Midlene brukes i hovedsak til gang-, sykkel- og kollektivtiltak og trafikksikkerhetstiltak.

Jernbaneinvesteringer

Utvikling av Trønderbanen er prioritert for å gi de reisende et bedre togtilbud. Det skal tas i bruk nye togsett. Andre tiltak som planlegges eller bygges i 2021 er bl.a. anlegg for parkering av tog og

plattformtiltak på Trønderbanen, elektrifisering av strekningene fra Trondheim til Hell og deretter fra Hell og videre til Stjørdal og Storlien på henholdsvis Trønder- og Meråkerbanen. For en nærmere omtale vises det til programkategori 21.50 Jernbaneformål.

*Nord-Jæren**Historikk og hovedtrekk i avtalen*

Staten, Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg inngikk i september 2017 en byvekstavtale for perioden 2017–2023. Ny byvekstavtale for perioden 2019–2029 trådte i kraft i august 2020.

I byvekstavtalen inngår statlige bidrag til gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei (kap. 1320, post 30), delfinansiering av prosjektkostnadene

for Bussveien (kap. 1332, post 63), tiltak finansiert med tilskudd til byområder (kap. 1332, post 66) og stasjoner og knutepunkter langs jernbanen (kap. 1352, post 73).

Bypakke Nord-Jæren ble vedtatt av Stortinget ved behandlingen av Prop. 47 S (2016–2017) *Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland*, jf. Innst. 214 S (2016–2017). Tiltakene finansieres gjennom statlige midler, bompenger og fylkeskommunale midler. Bypakken er en del av byvekstavtalen, som samlet omtales som Bymiljøpakken.

Etter gjennomført konkurranse om persontogtilbudet på Sørlandsbanen, Arendalsbanen og Jærbanen, overtok operatøren GoAhead AS trafikken fra 15. desember 2019. For å legge til rette for god samordning av togtilbudet og resten av kollektivtrafikken har Jernbanedirektoratet inngått avtale med Rogaland fylkeskommunes administrasjonsselskap for kollektivtrafikk, Kolumbus, om takst, rute- og billettsamarbeid.

Byvekstavtalen skal bidra til å legge til rette for god byutvikling ved at partene skal samarbeide om områdeutvikling knyttet til sentrum, knutepunkter og stasjoner. I byvekstavtalen for Nord-Jæren er stasjonene Stavanger, Paradis, Sandnes og Skeiane særskilt omtalt.

Justert bompengeplegg

Fra 1. oktober 2018 ble bompengeplegget lagt om i tråd med Prop. 47 S (2016–2017) *Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland* og Innst. 214 S (2016–2017). Det er i dag 38 bomstasjoner med enveis innkreving i tette ringer rundt viktige reisemål på Nord-Jæren.

I 2019 ble det lokal enighet om et justert bompengeplegg som innebærer avvikling av rush-tidsavgift (tidsdifferensierte takster) og innføring av betaling for nullutslippskjøretøy. Gjennom de nye lokale vedtakene har lokale parter gitt tilslutning til ikke å opprettholde gjennomsnittstaksten slik den er vedtatt i Prop. 47 S (2016–2017), men å redusere den til 12 kr (2020-prisnivå). Justert bompengeplegg innebærer også at innkrevingsretningen på Bybrua på fv. 453 og i Tanangerringen på rv. 509 snus, og at bomstasjonen på E39 ved Mosvatnet flyttes for å unngå hull i bomringen etter åpningen av Eiganestunnelen. Bompengeplegget inngår som en del av reforhandlet byvekstavtale for Nord-Jæren. Samtlige endringer vurderes å være innenfor rammene av Prop. 47 S (2016–2017).

Effektivisering av prosjektene i porteføljen

Som en følge av justert bompengeplegg og endret inntektsgrunnlag er det gjort endringer i porteføljen. Sammenlignet med Prop. 47 S (2016–2017) er tre prosjekter til om lag 2,3 mrd. kr tatt ut. Det gjelder kollektivfelt på strekningene E39 Schancheholen–Solaplitten, fv. 330 Hoveveien og fv. 435 Buøy–Austbø.

I tillegg til revidert prosjektportefølje er det i byvekstavtalen forutsatt en generell effektivisering og omfangsreduksjon av prosjektene på 2 mrd. kr for å oppnå balanse mellom kostnader og inntektsgrunnlag. Det har også vist seg å være behov for å redusere kostnadene med om lag 0,4 mrd. kr på grunn av overskridelser knyttet til Jærenpakke 1.

I bompengavtalen fra 2019 har regjeringen stilt krav om at det skal være balanse mellom inntekter og utgifter i byvekstavtalene. Som følge av forutsetningene om effektivisering, omfangs- og kostnadsreduksjon er dette kravet ikke oppfylt i byvekstavtalen for Nord-Jæren. Det er derfor en forutsetning for regjeringens tilslutning til byvekstavtalen at det oppnås balanse mellom inntekter og utgifter i prosjektporteføljen innen utgangen av 2020. Dette er i tråd med den fremdriften som styringsgruppen for byvekstavtalen legger opp til, og skal resultere i at Bymiljøpakkens portefølje svarer med forventede inntekter på om lag 29 mrd. 2020-kr (statlige og lokale bidrag og bompenger).

Dersom det ikke foreligger konkrete innspøringer av tilstrekkelig omfang innen fristen, legger staten til grunn at de lavest prioriterte prosjektene i prioriteringslisten utgår fra byvekstavtalen, slik at det blir balanse mellom inntekter og utgifter.

Resultater 2019

For 2019 rapporteres det på måloppnåelse og resultater i henhold til den tidligere byvekstavtalen for Nord-Jæren for perioden 2017–2023. Referanseåret er 2017, og den geografiske avgrensningen er kommunegrensene for Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg som gjaldt før kommunesammenslåingene 1. januar 2020.

Trafikkutvikling

Byindeksen viser en nedgang i personbiltrafikken på Nord-Jæren på 4,4 pst. fra 2017 til 2019, med størst nedgang fra 2018 til 2019 (2,6 pst.).

Supplerende indikatorer

Reisevaneundersøkelsene viser en nedgang i bilførerandelen på Nord-Jæren fra 2018 til 2019 på to prosentpoeng. Andelen reiser på henholdsvis sykkel, til fots og med kollektivtransport har økt med ett prosentpoeng.

I 2019 ble det foretatt om lag 22,3 mill. kollektivreiser med buss på Nord-Jæren (antall påstigninger) og om lag 4,1 mill. reiser med jernbane (antall påstigninger på Nord-Jæren med omland). Dette var en økning fra 2017 på henholdsvis 26 og 39 pst.

Klimagassutslippene fra veitrafikken (CO₂-ekvivalenter) på Nord-Jæren var tilnærmet uendret fra 2017 til 2018. Det var en nedgang i klimagassutslipp fra personbiler fra 2017 til 2018 på om lag 2,6 pst.

Areal og parkering

Den gjennomsnittlige avstanden for boliger i avtaleområdet til nærmeste tyngdepunkt i Stavanger eller Sandnes var 4,9 km i 2017. For boliger som ble bygd i perioden 2018–2019, var tilsvarende avstand noe lengre (5,5 km).

Den gjennomsnittlige avstanden for ansatte i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter til nærmeste knutepunkt til Stavanger eller Sandnes var 3,9 km for enheter registrert før 2018. Enheter

registrert i 2018–2019 hadde kortere gjennomsnittsavstand til nærmeste knutepunkt (3,6 km), og totalen for alle enheter var 3,8 km. Dette kan tyde på at gjennomsnittlig avstand for besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplasser til avtaleområdet større sentra/store kollektivknutepunkt ble noe redusert.

Om lag 76 pst. av arbeidstakere med fast oppmøtested hadde gratis parkeringsplass som var disponert av arbeidsgiver. Dette var en nedgang fra 2018 på ett prosentpoeng.

I 2019 var 93 pst. av de offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i Stavanger og Sandnes sentrum avgiftsbelagt, en nedgang på to prosentpoeng fra 2017. 16 pst. av parkeringsplassene hadde timesbegrensning, en økning på to prosentpoeng fra 2017.

Stavanger og Sandnes kommuner har vedtatt en innstramning i parkeringsnormene ved at fastkravet på parkeringsplasser per 100m² BRA er redusert.

Budsjett og bruk av midler i 2019

Tabell 4.20 viser budsjett/regnskap for tiltak på Nord-Jæren og finansieringskildene. Bidragene er basert på prioriteringene etter Stortingets behandling av Prop. 1 S (2018–2019) og lokale myndigheters budsjettvedtak og behandling i styringsgruppen.

Tabell 4.20 Budsjett i 2019

	Mill. kr		
	Budsjett/regnskap 2019		
	Stat	Bom/annen	Sum
<i>Riksvei</i>			
E39 Eiganestunnelen	421	19	440
Rv. 509 Sømmevågen–Sola skole, refusjon		168	168
Byvekstavtale – programområdetiltak riksvei	75		75
Trafikksikkerhetstiltak		20	20
Planlegging		100	100
<i>Sum riksvei</i>	496	307	803
<i>Bussveien</i>	0	212	212
<i>Belønningsmidler</i>	100	0	100
<i>Lokale veitiltak og programområder</i>			
Etablering av nye bomstasjoner		38	38
Fv. 505 Skjæveland–Foss-Eikeland		190	190
Tiltak for gående og syklende		94	94
Planlegging		40	40
<i>Sum lokale veitiltak og programområder</i>		362	362
Sum	596	881	1 477

Tabellen viser prioriteringer slik de var lagt til grunn i Prop. 1 S (2018–2019). Ev. endringer i prioriteringer til lokale tiltak i løpet av budsjettåret vises derfor ikke. Det statlige bidraget til Bussveien ble redusert med 190 mill. kr på grunn av mindreforbruk, jf. Prop. 23 S (2019–2020) *Endringer i statsbudsjettet 2019 under Samferdselsdepartementet* og Innst. 103 S (2019–2020).

Utgiftene i 2019 var i all hovedsak som budsjettet, og aktiviteten var som forutsatt på de fleste prosjekter. Unntaket er Bussveien, der det ikke ble brukt bompenger i 2019, men ble overført statlige midler fra året før. Det ble heller ikke eta-

blert nye bomstasjoner i 2019, men det ble brukt midler til å fjerne gamle bomstasjoner. Fv. 505 Skjæveland–Foss-Eikeland hadde et overforbruk i 2019. Prosjektet ble ferdigstilt våren 2020.

Mål og prioriteringer i 2021

Tabell 4.21 viser foreløpig fordeling av midler i 2021. Prioriteringene er basert på handlingsprogrammet for Bymiljøpakken for 2021–2024. Endelig prioritering mellom enkelte tiltak skjer gjennom porteføljestyringen.

Tabell 4.21 Foreløpig fordeling av midler i 2021

	Budsjett 2021			Sum
	Stat	Lokal	Bom	
<i>Mill. kr</i>				
<i>Riksvei</i>				
E39 Eiganestunnelen inkl. Byhaugtunnelen	30			30
Rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalvegen (TKV)			200	200
Gang-, sykkel- og kollektivtiltak	290			290
<i>Sum riksvei</i>	320		200	520
<i>Bussveien korridor 1</i>	710		843	1 553
<i>Tilskudd til byområder</i>				
Belønningsmidler til byvekstavtaler	229			229
Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	52			52
Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	171			171
Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	52			52
<i>Sum tilskudd til byområder</i>	504			504
<i>Stasjoner og knutepunkter</i>	10			10
<i>Lokale veitiltak</i>				
Programområde sykkel, gange, trafikksikkerhet på fylkesvei/kommunal vei			348	348
Andre kollektivprosjekter			47	47
<i>Sum lokale veitiltak</i>			395	395
Sum totalt	1 544		1 438	2 982

*Riksvei**Store prosjekter*

For 2021 settes det av 30 mill. kr i statlige midler til å fullføre utbyggingen av prosjektet E39 Eiganestunnelen inkl. Byhaugtunnelen. I tillegg legges det til grunn 200 mill. kr i bompenger til forbedrende arbeider og til ev. anleggsstart i prosjektet rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalvegen (Transportkorridor vest). Det vises til nærmere omtale av prosjektene i korridoromtalene under programkategori 21.30 Veiformål.

Gang-, sykkel- og kollektivtiltak

Det settes av 290 mill. kr til gang-, sykkel- og kollektivtrafikktiltak langs riksvei. Midlene vil brukes til å videreføre utbyggingen av flere delstrekninger på E39 Sykkelstamveien. Det vises til nær-

mere omtale av delstrekningen Sørmarka–Smeaheia i korridoromtalene under programkategori 21.30 Veiformål.

Tilskudd til byområder

Det settes av om lag 229 mill. kr i belønningsmidler, som bl.a. skal brukes til drift av kollektivtrafikk.

I tråd med bompengeaftalen fra 2019 settes det av til sammen om lag 171 mill. kr til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud fordelt med om lag 86 mill. kr på hver av ordningene. Midlene til bedre kollektivtilbud vil gå til f.eks. satsing på infrastrukturtiltak som gir fortrinn for kollektivtrafikken, elektrifisering av bussflåten og økt ruteproduksjon.

Det settes også av om lag 52 mill. kr til reduserte kollektivtakster i 2021. Midlene skal brukes

til prisreduksjon i takstsonen for Nord-Jæren samt takstreduksjon av dagspass og periodepass.

Som følge av lokale vedtak om å fjerne rush-tidsavgiften (tidsdifferensierte takster) settes det av om lag 52 mill. kr i 2021 for å kompensere for reduserte bompengeneinntekter i tråd med bompeng-avtalen fra 2019.

Bussveien

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 136–137 og side 140.

Bussveien omfatter bygging av et sammenhengende høykvalitets bussystem på Nord-Jæren, som vil gi et kollektivtilbud med god punktlighet, høy kapasitet og som bidrar til byutvikling langs traseen.

Nåværende totalramme for Bussveien er om lag 11,3 mrd. 2021-kr. Totalkostnaden for prosjektet vil imidlertid endre seg som følge av de planlagte effektiviseringstiltakene, jf. omtale i avsnittet *Effektivisering av prosjektene i porteføljen*. I byvekstavtalen er det statlige bidraget til Bussveien fastsatt til 5 190 mill. 2020-kr, dvs. om lag 5,4 mrd. 2021-kr. Det settes av 710 mill. kr i statlig bidrag i 2021.

Fremdriften er forsinket som følge av arbeid med å avklare løsninger for flere delstrekninger. Forbruket av statlige midler har derfor vært lavere enn forutsatt over flere år, slik at restbeho- vet for statlige midler er vesentlig lavere enn for lokale midler.

Tabell 4.22 Bussveien

	Mill. kr					
	Styrings- ramme	Prognose sluttkostnad	Budsjett 2021		Restbehov per 01.01.22	
			Statlige midler	Lokalt bidrag inkl. bompenger	Statlige midler	Lokalt bidrag inkl. bompenger
Bussveien	-	11 307	710	843	4 070	4 762

Lokale veiltak og programområder

Det legges til grunn 395 mill. kr i bompenger til trafiksikkerhetstiltak, planlegging og tiltak for gående og syklende.

Jernbaneinvesteringer

Dagens togtilbud på Jærbanen skal videreutvikles.

Det settes av 10 mill. kr under kap. 1352, post 72, for å fullføre planleggingen av tiltak på Sandnes stasjon, i tråd med byvekstavtalen for Nord-Jæren. Tiltaket skal legge til rette for gode overgangsløsninger fra jernbanen til annen kollektivtrafikk ved stasjonen. Tiltaket har et foreløpig kostnadsestimat på om lag 170 mill. kr. I 2021 skal det også gjøres arealavklaringer for mulig dobbeltspor Sandnes–Nærbø. For en nærmere omtale vises det til programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Utgifter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021	Pst. endr. 20/21
1351	Spordrift AS			200 000	
1352	Jernbanedirektoratet	25 690 881	26 576 600	31 809 900	19,7
1353	Vygruppen AS	490 300			
1354	Statens jernbanetilsyn	92 850	95 900	96 600	0,7
1357	Mantena AS	425 300	109 100		-100,0
	Sum kategori 21.50	26 699 331	26 781 600	32 106 500	19,9

Inntekter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021	Pst. endr. 20/21
4352	Jernbanedirektoratet	16 661	3 800	4 300	13,2
4354	Statens jernbanetilsyn	15 567	15 200	15 700	3,3
4356	Bane NOR SF			200 000	
5611	Aksjer i Vygruppen AS	233 000	185 000		-100,0
	Sum kategori 21.50	265 228	204 000	220 000	7,8

Hovedmålene for regjeringens samferdselspolitikk er trukket opp i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Det overordnede målet er et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Hovedmålene i transportpolitikken er å bedre fremkommeligheten, redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen og redusere klimagassutslippene.

Samferdselsdepartementets virkemidler i jernbanesektoren omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn samt eierstyring av Bane NOR SF, Vygruppen AS, Norske tog AS og Entur AS.

Jernbanedirektoratet skal ivareta helheten i jernbanesektoren og har koordinerende ansvar overfor relevante aktører og forvalter tildelte bevilgninger. Bane NOR skal sørge for tilgjengelig jernbaneinfrastruktur ved bygge ut, forvalte, drifte og vedlikeholde denne samt trafikkstyring. Norske tog eier og leier ut persontog til operatører som vinner anbud om å kjøre persontogtrafikk. Entur har ansvaret for en nasjonal digital plattform for reiseinformasjon og billettering for kollektivtransport. Vygruppen er et transport-selskap som bl.a. opererer persontransport med tog. Statens jernbanetilsyn har hovedansvaret for tilsyn med norsk jernbane, inkl. tunnelbane, spor-

vei og forstadsbane samt tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger.

Økningen i jernbanebudsjettet har vært historisk i flere år siden 2013. Det er den også i 2021, og med regjeringens forslag er bevilgningen til jernbaneformål til sammen om lag 32,1 mrd. kr. Dette er mer enn en dobling fra saldert budsjett 2013 (14,4 mrd. 2013-kr).

For kap. 1352 Jernbanedirektoratet foreslås det bevilget 31,8 mrd. kr, som er en økning på 19,7 pst. fra saldert budsjett for 2020. Bevilgningen dekker utgifter til drift av Jernbanedirektoratet og direktoratets planleggings- og utredningsoppgaver, kjøp av persontransporttjenester med tog samt kjøp av tjenester fra Bane NOR for drift og vedlikehold, planlegging og investeringer i jernbaneinfrastruktur. Jernbanedirektoratet koordinerer også arbeidet med toganskaffelser sammen med Norske tog.

I 2021 prioriteres bl.a. innfasing av 14 nye bimodale togsett til Trønder-, Meråker- og Rørosbanen til erstatning av gamle togsett, videre planlegging og igangsatte byggeprosjekter samt videreføring av ERTMS-prosjektet. Det er spesielt høy

aktivitet i igangsatte prosjekter, bl.a. IC Vestfoldbanen, som gir økt bevilgningsbehov i 2021.

Jernbanedirektoratet har ansvaret for å fastsette standarder knyttet til kunngjøring av rute-data (reiseplanlegging) og elektronisk billettering, og for statens kjøp av tjenester innen reiseplanlegging og elektronisk billettering fra Entur AS. Det vises til omtale under programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Til Statens jernbanetilsyn foreslås det bevilget 96,6 mill. kr.

Resultatrapport 2019

I samsvar med Nasjonal transportplan 2018–2029 rapporteres det på resultater i 2019 opp mot målene fremkommelighet, sikkerhet, og klima og miljø. Dette skal gi jernbanens brukere gode togtilbud i tråd med transportbehovene.

Det er fastsatt måltall for sikkerhet, driftsstabilitet og kundetilfredshet. Disse omfatter kun Bane NORs virksomhet. Tabell 4.23 oppsummerer resultatene i 2019. Omtalene av de enkelte områdene er supplert med resultater for Vygruppen AS der dette er relevant.

Tabell 4.23 Mål og resultater 2019

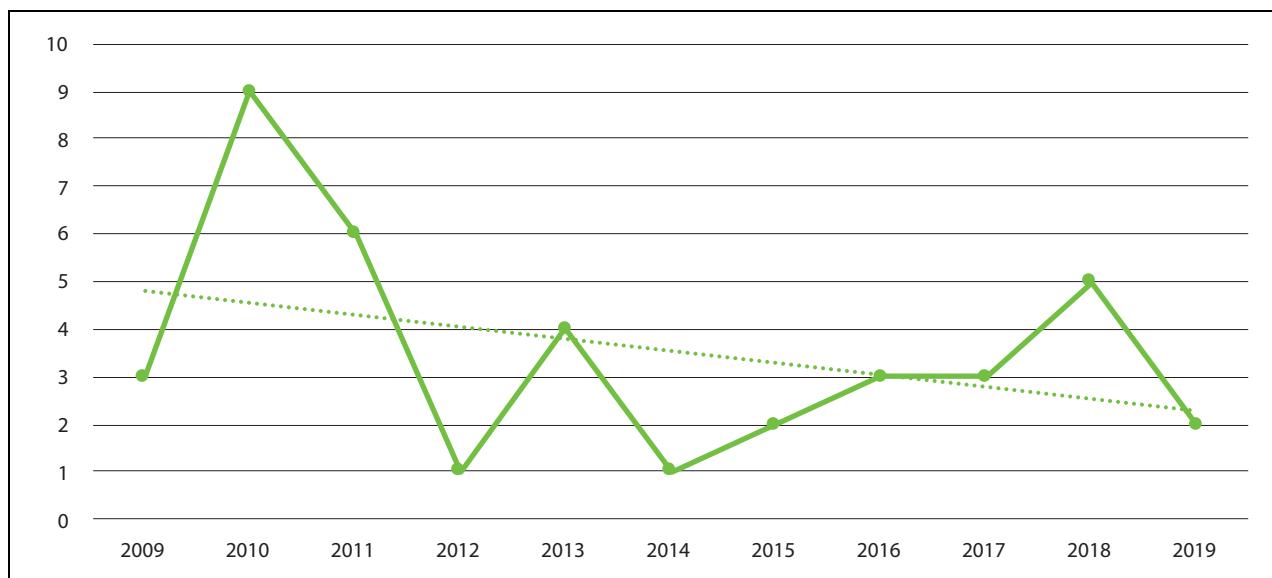
Parameter	Mål 2019	Resultat 2019	Mål 2020	Mål 2023 ¹
<i>Sikkerhet</i>				
Maksimalt antall drepte siste fem år	18	15	17	15
Maksimalt antall personskader, hardt skadd, siste 5 år	15	9	14	12
Maksimalt antall alvorlige hendelser, «jernbaneulykker», siste 5 år	92	115	88	76
<i>Driftsstabilitet</i>				
Punktlighet alle persontog	90,0	89,2	90,0	90,0
Punktlighet Gardermobanen (Flytoget)	96,0	94,3	96,0	96,0
Oppetid i pst.	99,3	99,0	99,3	99,3
Regularitet i pst.	99,2	96,6	99,2	99,3
<i>Kundetilfredshet</i>				
Bane NORs resultat i VYs kundeundersøkelse	75	72	75	75
Brukerundersøkelse blant togselskapene	66	55	67	70

¹ Mål 2023 er endret fra og med 2019, jf. nærmere omtale under Mål og prioriteringer.

Sikkerhet

Sikkerhetsnivået på det norske jernbanenettet er blant det beste i Europa, både generelt og målt i antall omkomne.

Antall omkomne er lavt, men varierer fra år til år. Trendlinje for siste 11-årsperiode (stiplet linje i figur 4.4) viser at nivået er stabilt og lavt. Utviklingen er tilsvarende for hardt skadde. Antall omkomne og hardt skadde er innenfor måltallene.



Figur 4.4 Årlig antall omkomne på jernbanenettet i 2009–2019

Kilde: Jernbanedirektoratet

De fleste som har omkommet, er personer som har oppholdt seg i sporet eller på planoverganger.

Antall jernbaneulykker er høyere enn måltallet. Feil ved kontaktledningsanlegg har vært en betydelig årsak til dette, fordi slike feil ofte fører til at strekningen må stenges i mer enn seks timer. Slike hendelser klassifiseres dermed som en jernbaneulykke.

Klimaendringer kan påvirke sikkerhetsnivået, og risikoen for dette antas å være økende. Å opprettholde sikkerhetsnivået i sektoren avhenger av at enkeltaktørene arbeider langsiktig, systematisk og målrettet. Tiltak knyttet til klimaendringer er ett av fem tiltaksområder i programområdet Sikkerhet og miljø.

Uønskede hendelser har forholdsvis liten påvirkning på driftsstabilitet og opptiden i infrastrukturen. For 2019 skyldtes i underkant av 6 pst. av forsinkelsestidene uønskede hendelser, uhell/påkjørsler og såkalt ytre forhold.

Det er trygt å kjøre tog, trikk og t-bane i Norge. Aktørene som opererer i Norge, driver i hovedsak i samsvar med regelverkets krav til sikkerhetsstyring, og jernbaneinfrastruktur og kjøretøy tilfredsstillende i all hovedsak kravene til sikkerhet og samtrafikkvegne. For å sikre mest mulig effektive tilsynsprosesser arbeidet Statens jernbanetilsyn i 2019 med å utvikle tilsynsmetodikk og veilede aktører i bransjen.

Søknader om sikkerhetssertifikater og lisenser for jernbanevirksomheter og fornyelse av disse samt meldinger og søknader om tillatelse for infrastruktur og kjøretøy behandler Statens

jernbanetilsyn fortløpende og i dialog med virksomhetene.

Sikkerhet i taubaner og fornøylesinnretninger

Antall innrapporterte uønskede hendelser økte betydelig i 2019 sammenlignet med tidligere. Statens jernbanetilsyn vurderer at dette skyldtes høyere rapporteringsgrad, ikke en reell økning i antall hendelser. Over tid vil høyere rapporteringsgrad bidra til å gi et bedre bilde av sikkerheten.

Tilsyn viser at det fortsatt er utfordringer knyttet til å etterleve regelverk, særlig for fornøylesinnretninger, og spesielt innenfor sikkerhetsstyring. Behovet for veiledning er stort, men Statens jernbanetilsyn vurderer at sikkerheten likevel er god. Aktører pålegges å rette opp mangler som avdekkes under tilsyn. Ved alvorlige mangler stenges virksomheten. Det er svært sjeldent det er behov for slike alvorlige sanksjoner.

Samfunnssikkerhet

Jernbanedirektoratet har det overordnede ansvaret for samordningen av samfunnssikkerhet i jernbanesektoren. Bane NOR er infrastrukturforvalter og har det operative ansvaret for å koordinere med øvrige aktører i sektoren og å beslutte tiltak.

Bane NOR prioriterte og jobbet i 2019 systematisk med å styrke jernbaneinfrastrukturen til å stå imot klimapåkjenninger og naturhendelser. Økt nedbør er den største utfordringen. Bane

NOR har etablert systemer og helhetlig beredskap som også omfatter naturhendelser.

I 2019 arbeidet Bane NOR systematisk med å håndtere uønskede hendelser, uønskede tilsiktede handlinger samt trusler eller mistanke om slike handlinger. Sikringsarbeidet ble utført i henhold til krav i Forskrift om sikring på jernbane (sikringsforskriften). Verdi- og sårbarhetsvurderinger ble gjennomført for infrastrukturens fysiske objekter som stasjoner og terminaler m.m. Tiltak ble iverksatt basert på avdekket sårbarhet og vurdering av behov for sikring mot uønskede tilsiktede handlinger.

Bane NOR og Jernbanedirektoratet gjennomførte i 2019 en overordnet ROS-analyse og identifiserte underfunksjoner til den grunnleggende nasjonale funksjonen (GNF) transport.

Dyrepåkjørsler

Dyrepåkjørsler er en utfordring for jernbanesektoren. Dyrene påføres lidelser, og det er også personlige og administrative kostnader. I 2019 ble 2 139 dyr påkjørt. Dette er en nedgang fra den snørike vinteren i 2018, da 2 809 dyr ble påkjørt. Fremdeles blir et høyt antall elg, tamrein, rådyr og sau påkjørt.

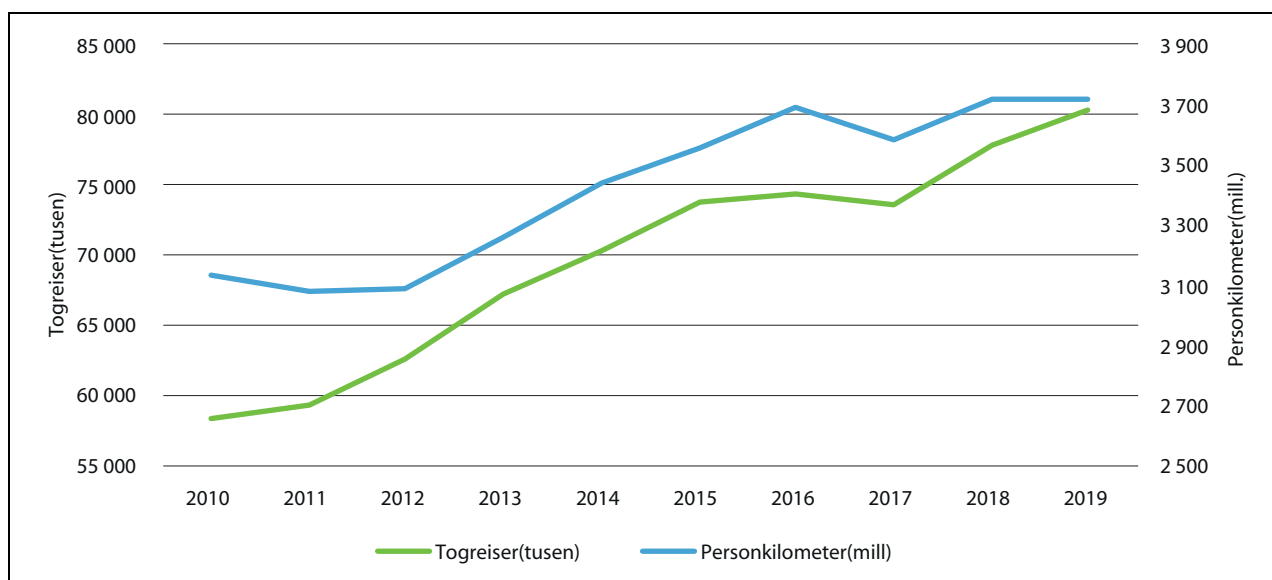
Påkjørslene er avhengig av en rekke faktorer, som bestand, dyrehold, næringstilgang og værforhold, og det er i flere tilfeller vanskelig å sette i verk gode tiltak. Tiltak mot påkjørsler av elg, tamrein og sau er gjennomført på de fleste utsatte strekninger, bl.a. vegetasjonsrydding og nye gjerder.

Fremkommelighet

Trafikkutvikling – persontog

Figur 4.5 viser utviklingen i persontrafikk på jernbanen i perioden 2010–2019, målt i antall reiser og antall personkilometer.

I 2019 var det til sammen 80,4 mill. reiser på det nasjonale jernbanenettet. Det er en økning på 2,6 mill. reiser fra 2018. 62 pst. av reisene var med lokaltog, noe som tilsvarer 30,3 pst. av transportarbeidet. Passasjerer med tog på mellomdistanse og Flytoget sto for 32,9 pst. av reisene og 39,4 pst. av transportarbeidet. Flytoget hadde i 2019 om lag 6,7 mill. passasjerer, noe som er en liten nedgang fra 2018. I 2019 ble det kjørt 346 mill. passasjerkilometer, som er en reduksjon på 2,0 pst. fra 2018. Langdistanse og grensekryssende tog hadde til sammen 5,1 pst. av passasjerene og 30,2 pst. av transportarbeidet.



Figur 4.5 Persontrafikk med tog

Fra og med januar 2017 ble automatisk passasjertelling tatt i bruk til rapportering av antall reiser med jernbane på Østlandet. Denne forbedringen av metoden for passasjertelling medfører at passasjertallene for 2018 ser ut til å ligge på et noe lavere nivå enn i tidligere år og blir derfor ikke direkte sammenlignbare.

Kilde: Statistisk sentralbyrå

Tabell 4.24 Persontrafikk med tog på ulike togtyper 2019

Togtype	Transportvolum		Transportarbeid		
	1 000 reiser	Andel i pst.	Mill. personkm	Andel i pst.	Km per reise
Lokaltog Oslo	41 447	51,5	885	23,8	21
Lokaltog Stavanger, Bergen, Trondheim	8 445	10,5	241	6,5	29
Flytoget	6 686	8,3	346	9,3	52
Mellomdistanse ¹	19 746	24,6	1 119	30,1	57
Langdistanse og nattog ²	3 581	4,5	1 086	29,2	303
Grensekryssende tog	496,8	0,6	39	1,0	78
Sum alle togtyper	80 402	100	3 715	100,0	46

¹ Mellomdistanse omfatter InterCity-strekningene, Gjøvikbanen og korte regiontog.

² Langdistanse omfatter Bergensbanen, Dovrebanen, Sørlandsbanen og Nordlandsbanen.

Kilde: Statistisk sentralbyrå

Tilbudsforbedringer for jernbanens kunder

Det ble gjennomført flere tilbudsforbedringer i østlandsområdet fra ruteterminskiftet i desember 2019. Helgetilbudet på Ski–Stabekk ble forsterket, slik at det kjøres halvtimesintervall hele lørdag og søndag. Dette ga bedre samordning med Ruters busstilbud. Etter åpningen av ny Eidangerparsell ble det etter ønske fra fylkeskommunene i Vestfold og Telemark etablert nye avganger som er særskilt rettet mot arbeids- og skolependling mellom Vestfold og Grenland. I tillegg ble togtilbudet på Østlandet supplert med enkeltavganger på flere linjer for å dekke økt etterspørsel.

I 2019 ble ti nye togsett satt i drift for å øke transportkapasiteten for lokaltogene på Østlandet, og for å skifte ut lokaltogene på Vossebanen.

Som følge av økt infrastrukturkapasitet og bortfall av togfrie perioder på strekningen Bergen–Arna ble togtilbudet på Bergensbanen og Vossebanen økt med ekstra avganger.

Ferdigstilling av nye Leangen stasjon med kryssingsmuligheter medførte en omlegging av lokaltogene på Trønderbanen fra ruteterminskiftet i desember 2019. Dette ga muligheter for å ta ut kjøretidsgevinst på inntil fem minutter for lokaltogene på strekningen Stjørdal–Trondheim.

Avtale med Kolombus i Rogaland om rute-, pris- og billettsamarbeid bidro til betydelig trafikkvekst i 2019, der tog og buss nå utfyller hverandre i et helhetlig kundetilbud. Avtaler inngått i 2019 med Trøndelag, Hedmark, Oppland og Hordaland fylkeskommuner forventes å bidra til fortsatt trafikkvekst for lokale og regionale togreiser.

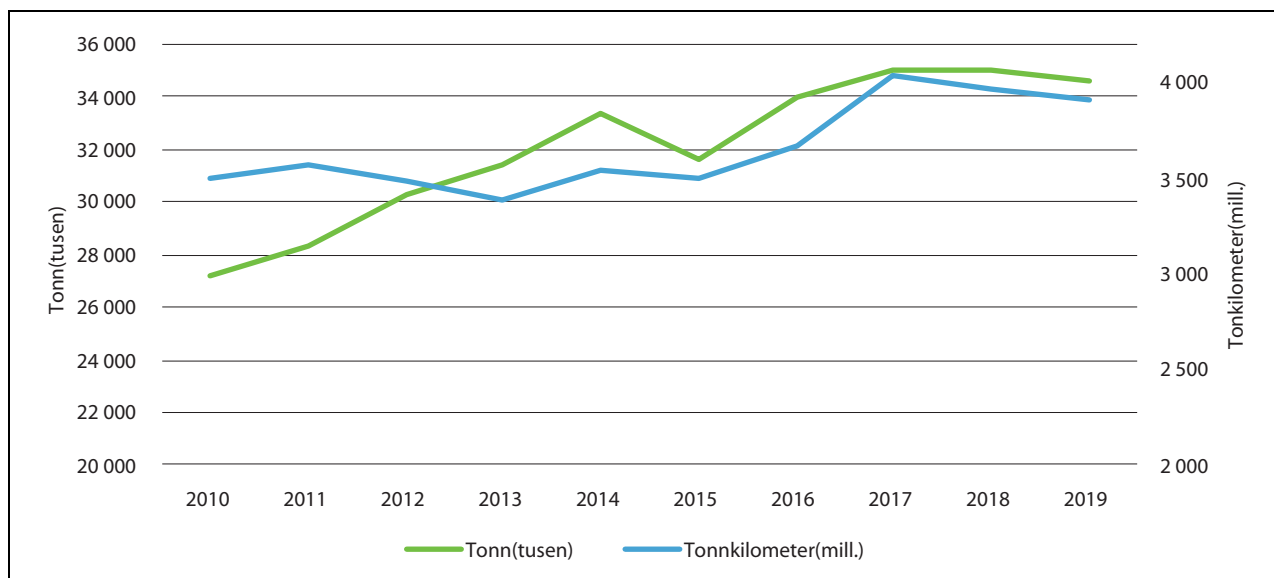
Trafikkutvikling – godstog

Figur 4.6 viser utviklingen i godstransport med jernbane i perioden 2010–2019, målt i transportmengde (antall tonn) og transportarbeid (tonnkilometer). I perioden økte transportmengden med 42,1 pst. og transportarbeidet med 13,9 pst. Både transportmengden og transportarbeidet ble redusert fra 2018 til 2019, med henholdsvis 1,2 pst. og 1,7 pst.

Intermodal transport i Norge, dvs. transport av standardiserte containere og andre transportenheter som kan fraktes av flere transportmidler som lastebil, tog og båt, utgjorde omtrent 4 mill. tonn i 2019. Dette er i hovedsak frakt over lange avstander, og denne kategorien utgjorde 57,4 pst. av det samlede godstransportarbeidet på norsk jernbane i 2019. 90,8 pst. av det intermodale transportarbeidet var i 2019 nasjonal transport. I 2019 var den gjennomsnittlige lengden for de intermodale, nasjonale transportene 523,4 km.

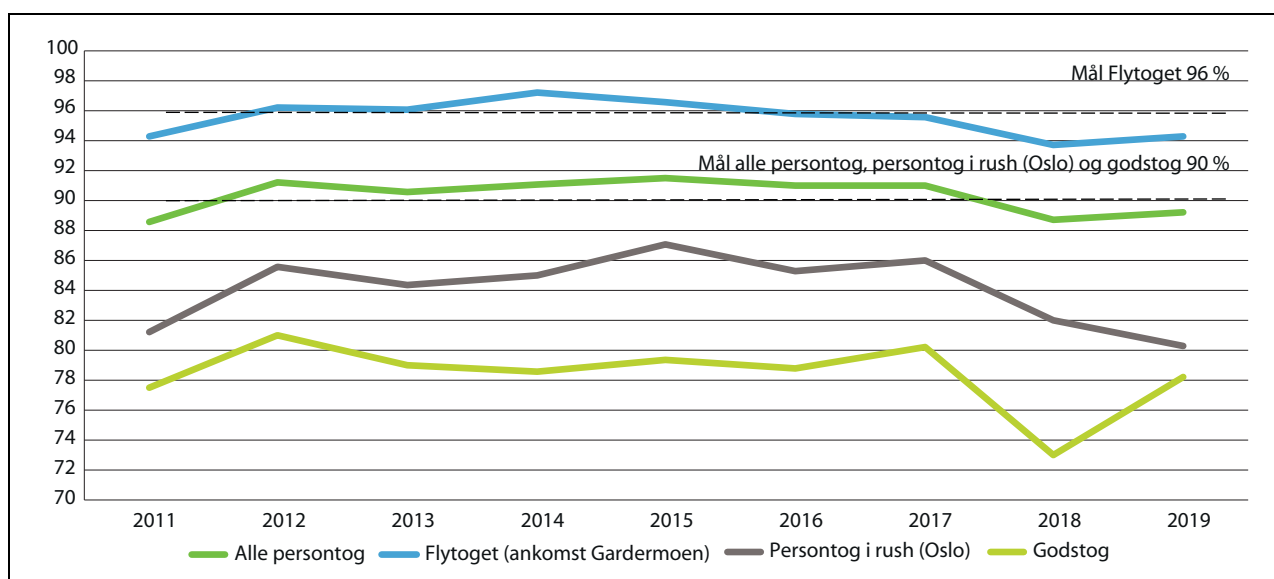
Godsoperatørene opplevde økt lønnsomhet i 2019, noe som er resultat av bedre punktlighet for godstransporten, innføring av den midlertidige støtteordningen for gods på bane, effektiviserings tiltak foretatt av operatørene selv og en økt interesse/etterspørsel for miljøvennlig transport hos vareeierne.

Driftsstabilitet – punktlighet, regularitet og oppetid
Driftsstabiliteten måles gjennom punktlighet, regularitet og oppetid. Figur 4.7 viser utviklingen i punktlighet og regularitet i perioden 2011–2019.



Figur 4.6 Godstrafikk med tog

Kilde: Statistisk sentralbyrå



Figur 4.7 Utvikling i punktlighet for person- og godstog

Kilde: Jernbaneverket (2011–2016), Bane NOR (2017–2019)

Punktligheit

Punktligheiten beregnes som andelen tog i rute til endestasjonen. Togene regnes å være i rute når ankomst til endestasjon ikke avviker mer enn fire minutter fra ruten for lokaltog, Flytoget og Inter-City-tog, og ikke mer enn seks minutter for øvrige tog. Målet for punktlighet er 90 pst. for alle person- og godstog, unntatt for Gardermobanen der målet er 96 pst.

I 2019 var punktligheten for alle persontog 89,2 pst., som var lavere enn målet på 90,0 pst.,

men en forbedring fra 2018. Punktligheiten for Flytoget ble 94,3 pst. Dette er også en forbedring fra 2018, men under målet på 95 pst. Punktligheiten for persontog i rushtidstrafikken i Osloområdet var 80,3 pst., som er det svakeste resultatet siden 2011. I Bergen, Stavanger og Trondheim var punktligheten for rushtidstrafikken noe høyere, med et resultat på 85,8 pst., som er en økning fra 2018.

De viktigste faktorene for høy punktlighet er stabilitet i infrastrukturen, kvaliteten på ruteplanen, effektiv styring og håndtering av trafikken

samt driftsstabile tog. Mange av utfordringene knyttet til punktlighet henger sammen med trafikkavviklingen i rushtiden på Østlandet og den høye utnyttelsen av kapasiteten på nettet. Det kjøres langt flere tog enn før, og det er flere persontogavganger med doble togsett. Dette har gitt en kraftig økning i antallet reisende. Høy kapasitetsutnyttelse medfører at hendelser og feil får langt mer omfattende følger for driftsstabiliteten.

Punktligheten for godstog var 78,2 pst. i 2019, noe som er under målet på 90 pst., men en forbedring fra 2018. CargoNet, som er landets største transportør av gods på jernbane, oppnådde en punktlighet på 96 pst. i 2019, som er det beste resultatet noensinne.

For godstog er forsinkelser i togfremføringen relatert til forsinkede godstog fra Sverige, godstog som kommer for sent fra togparkeringsanlegg, og at godstog ofte må vente ved kryssinger på andre tog som er forsinket, som følge av at godstog prioriteres lavere enn persontog.

Bane NOR arbeider målrettet for å få ned antall feil i infrastrukturen, som er den største årsaken til at punktlighetsmålet ikke ble nådd i 2019.

Regularitet

Regularitet er andelen tog som kjøres i henhold til ruteplan. Regulariteten i 2019 ble 96,6 pst., noe som er lavere enn målet på 99,2 pst., men er en liten forbedring fra 2018 da den var på 96,2 pst.

For å nå målet på 99,2 pst., kan maksimalt 8 av 1 000 tog bli innstilt. Dette innebærer at antall innstillinger må reduseres med om lag 2/3. Bl.a. må feil på infrastrukturen og innstillinger som skyldes togselskapene reduseres betydelig. Med økt togtetthet har målet blitt vanskeligere å nå.

I 2019 var det mange ulike hendelser som førte til et høyt antall innstillinger som jordfeil, belegg på skinnene som forstyrrer signalsystemene, og feil knyttet til sporvekslere i Osloområdet. Videre var det mange delinnstillinger i tett trafikkerte områder for å få trafikken raskere i rute igjen. Denne praksisen har vært brukt de siste årene, siden konsekvensene anses mindre for de reisende enn store punktlighetsforstyrrelser.

Oppetid

Oppetid defineres som andel tog som kjøres uten forsinkelser og er utledet av planlagte togtimer og forsinkelsestimer. Beregningene av oppetid inkluderer alle tog som inngår i ruteplanen. Oppetid er

et uttrykk for infrastrukturens evne til å opprettholde kapasitet for å oppnå høyest mulig punktlighet. Krav til måloppnåelse inngår derfor som en del av avtalene om kjøp av tjenester som Jernbanedirektoratet inngår med Bane NOR og togselskapene.

Oppetiden i 2019 var 98,7 pst., mens målet var 99,3 pst. Resultatet er likevel en forbedring sammenlignet med 2018. Store nedbørsmengder på Østlandet, saktekjøring når trafikk gjenopptas etter byggearbeider om sommeren og mange signalfeil medførte til sammen mange togforsinkelser i 2019.

I 2019 ble det registrert 2 650 færre forsinkelsestimer enn i 2018 som følge av forhold som Bane NOR har ansvaret for. Bedringen skyldes færre feil på infrastrukturen, herunder sikringsanlegg.

Universell utforming

Det er definert to nivåer i arbeidet med universell utforming av jernbanestasjoner; «Universelt utformet» og «Tilgjengelig».

«Universelt utformet» oppfylder kravene i det nasjonale regelverket, der det bl.a. må etableres et ledelinjesystem og trinnfri påstigning. «Tilgjengelig» er et delmål på veien mot universell utforming, der det stilles krav til minst én adkomst til plattform som er fri for hindre, og at det kan brukes rullestolheis eller rampe fra plattform og inn i toget. Prinsippet om universell utforming legges til grunn ved bygging av nye jernbanestasjoner og ved vesentlige endringer av eksisterende stasjoner. For eksisterende stasjoner, der det ikke planlegges vesentlige endringer eller bygging av ny stasjon, legges det opp til oppgraderinger for å bedre tilgjengeligheten. Ved tiltak på eksisterende stasjoner er det ofte praktiske hindringer for universell utforming på grunn av beliggenhet, tilgrensende bygninger, anlegg, topografi mv.

Det er 334 stasjoner på jernbanenettet. I løpet av 2019 oppfylte 30 av disse kravene til universell utforming, mens 96 er vurdert som tilgjengelig. Alle stasjonene oppfylder kravene til et universelt utformet informasjonssystem. Det foreligger avtaler om ombygging av flere store stasjoner, som etter planen skal skje før gjeldende periode i Nasjonal transportplan 2018–2029 utløper. Bergensbanen har flere stasjoner under bygging som er planlagt med forbedringer, f.eks. Arna, Evanger og Dale stasjoner (Vossebanen) samt Geilo stasjon. Det er planer også for stasjonene Gol og Myrdal. På Jærbanen skal Sandnes stasjon oppgraderes. På Trønderbanen foretas bl.a. forbedrin-

ger på flere stasjoner i forbindelse med innføring av nytt togmateriell, og Leangen stasjon er nylig ombygd.

Kundetilfredshet

Passasjerer

Det utføres to kundetilfredshetsundersøkelser i året som måler de reisendes tilfredshet totalt for togselskapene, enkeltvis for ulike togstrekninger og for diverse områder der Bane NOR er ansvarlig leverandør.

Kundetilfredsheten (KTI) påvirkes sterkt av driftsstabiliteten i togtrafikken. Dette understreker betydningen av å prioritere aktiviteter rettet mot å bedre punktligheten, regulariteten og oppe-tiden.

Vygruppen AS måler kundetilfredsheten gjennom en undersøkelse som deles ut til passasjerer om bord i utvalgte togavganger i undersøkelsesperioden. Fra 2018 benytter selskapet en metode og et spørreskjema utarbeidet i samarbeid med Jernbanedirektoratet. Det er gjort en metodeendring i forbindelse med nye trafikkavtaler, og fremover rapporteres det på resultater som er vektet etter antallet reiser per strekning.

KTI er en indeks basert på fire av spørsmålene i undersøkelsen som inneholder om lag 70 spørsmål. Ved målingen i 2019 oppnådde Vygruppen en KTI for passasjerene med en samlet score på 63 poeng av 100 mulige, som er en nedgang fra 2018, og under målet på 75 poeng. De reisende var mest fornøyde med billett kjøp, ombordstigning, informasjon om bord, kupékomfort og renhold. De var minst fornøyd med buss for tog, avvik fra ruteplan, som forsinkelser og innstillinger, og opplevd punktlighet.

Kundetilfredsheten er lavest hos kundene på Østlandet. Dette henger bl.a. sammen med mange reisende og overfylte tog i rushtid, avvikshåndteringen og punktligheten.

Bane NOR måles på resultater fra den samme undersøkelsen, og det spørres om hvordan de reisende opplever stasjonsområdet og informasjonen på stasjonsområdet, både ved normaltrafikk og under avvik.

Vys KTI for passasjerer (høst 2019) viser i hvilken grad de reisende er fornøyde med de områdene Bane NOR er ansvarlig for:

- stasjonsområde lokaltrafikk: 82 poeng
- stasjonsområde region/rikstrafikk: 87 poeng
- informasjon på stasjoner, lokaltrafikk: 81 poeng
- informasjon på stasjoner, region/rikstrafikk: 87 poeng

- informasjon ved avvik, lokaltrafikk: 48 poeng
- informasjon ved avvik, region/riks: 48 poeng.

I samarbeid med øvrige aktører i sektoren arbeider Bane NOR systematisk med å forbedre informasjonen og da særlig ved avvik.

Flytoget AS gjennomfører fire årlige målinger av kundetilfredsheten. Flytogets kundetilfredshet har vært stabilt høy over flere år og var i 2019 på 96 pst., som er en liten nedgang fra 2018.

Togselskapenes tilfredshet med Bane NOR måles i foretakets årlige brukerundersøkelse. Denne rapporteres fra 2018 på en indeks beregnet ut fra resultatene på spørsmål om hvor fornøyd/misfornøyd selskapet er med Bane NOR og hvordan Bane NOR vurderes sammenlignet med andre virksomheter i samferdselssektoren.

Resultatet økte fra 49 av 100 poeng i 2018, til 55 poeng i 2019. I kundeundersøkelsen hos togselskapene deler Bane NOR inn i persontog og godstog. KTI-indeksen for persontogselskapene økte med ni poeng for tilfredsheten med Bane NORs tjenester. SJ er det mest fornøyde togselskapet.

Hovedforklaringen på den positive utviklingen i KTIen blant persontogselskapene kan oppsummeres i tre punkter:

- Bane NOR viser vilje til kontinuerlig forbedring på infrastrukturensiden
- Bane NOR jobber systematisk med å redusere feil som fører til forsinkelser
- Bane NORs fagfolk fremstår som dyktigere enn før.

For godstogselskapene flatet den positive utviklingen i tilfredsheten ut i 2019, og for noen selskaper ble KTI-en lavere i 2019 enn i 2018.

Klima og miljø

Jernbanens fortrinn knyttet til areal- og energieffektivitet gir relativt lav klima- og miljøpåvirkning sammenlignet med andre transportformer. Utslippstall fra den samlede jernbanetrafikken har de siste årene ligget konstant på om lag 50 000 tonn CO₂-ekvivalenter i året. Utslipp forbundet med Bane NORs drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen førte til direkte utslipp på om lag 8 300 tonn CO₂-ekvivalenter i 2019. Bane NOR har ikke tall for direkteutslipp fra prosjekter for 2019, men planlegger å rapportere dette fra og med 2020. I 2019 ble det jobbet mye med å inkludere samfunnsansvarskrav og klimakrav i kontrakter, og miljø- og klimahensyn er inkl. i kontrakter for prosjekter som er i oppstartsfasen.

Jernbanens viktigste bidrag for bedre miljø og klima er å etablere et godt tilbud til de reisende og godstransportører, og på den måten overføre trafikk fra mindre klimavennlig transport til elektrisk jernbane. Mer enn 80 pst. av togtrafikken i Norge skjer med elektriske tog. Innovasjon knyttet til tiltak som kan erstatte bruk av fossilt drivstoff på ikke-elektrifiserte baner, var et område det ble jobbet særlig med i 2019. Jernbanedirektoratet utreder derfor i samarbeid med Norske tog AS, Bane NOR og togprodusenter hvilke nullutslippsløsninger som er mest aktuelle som en varig og robust løsning for å erstatte bruken av fossil diesel. Konklusjonene viser at batteribasert teknologi er det mest aktuelle alternativet for de ikke-elektrifiserte banene. For at denne løsningen kan fungere også på de lengre banestrekningene, er det nødvendig at batteridriften kombineres med etappevis elektrifisering i form av kontaktledning. Reduksjonspotensialet for slik teknologi er estimert til over halvparten av jernbanens årlige direkte utslipp og inngår i beregningene i Klimamaker 2030.

Bane NOR har i tillegg en viktig rolle som innkjøper og kan stille miljøkrav til sine leverandører. Foretaket stiller strenge krav til sine leverandører om å redusere klima- og miljøavtrykk. I utbyggingen av Vestfoldbanen er det i kontraktene for prosjektene Drammen–Kobbervikdalen og Nykirke–Barkåker krav om bruk av elektriske kjøretøy og maskiner i tunneler. Alle gravemaskiner og kjøretøy for massetransport på leverandørens byggeplass på disse prosjektene skal også være fossilfrie. Dette er et viktig bidrag for videre utvikling og implementering av nullutslippsløsninger i anleggsbransjen.

Jernbanens innvirkning på støybelastning er primært knyttet til trafikk, men også til fornying og vedlikehold av infrastrukturen. Bane NOR, som infrastruktureier, jobber langsiktig og strategisk for å forebygge og redusere støy og vibrasjoner. Ved utgangen av 2019 er det beregnet at 1 622 personer ble utsatt for innendørs støy som overskrider 38 dBA. Det er samme antall som i 2018.

En risiko for tap av naturmangfold er plastforurensning. Dette er en stor utfordring for miljøet ettersom plastartikler brytes ned til små partikler (mikro- og nanoplast) som sprer helse- og miljøfarlige stoffer raskere i naturen. Den største kilden til mikroplast i Norge er slitasje fra bildekk, men en vesentlig andel antas å stamme fra anleggsarbeid og sprengsteinmasser. Sektoren har dermed et ansvar gjennom utbygging av jernbanen, men også ved skjøtsel og vedlikehold. Som et ledd i å øke kunnskapsnivået, og på sikt fatte

treffsikre tiltak, utførte Jernbanedirektoratet i 2019 en kartlegging av ulike kilder til utslipp av plast i jernbanesektoren.

Markedet for jernbanetransport

Statens jernbanetilsyn har god oversikt over konkurransen i jernbanemarkedene og har fulgt gjennomføringen av jernbanereformen tett. Tilsynet har etablert gode rutiner for å innhente markedsinformasjon og vurdere etterlevelse av regelverket. Tilsynet behandlet i 2019 to kompliserte og prinsipielle klagesaker om henholdsvis infrastrukturavgifter og påslag og om vilkår for tilgang til terminaler. Jernbanetilsynet vurderer at behandlingen av sakene vil bidra til et mer effektivt og bedre fungerende jernbanemarked med riktige, ikke-diskriminerende priser for bruk av spor, i tillegg til tilgang for alle godsselskaper til tjenester i terminaler på like vilkår.

Tilsynet hadde tett dialog med bransjen og andre myndighetsorgan for å veilede om regelverkskrav på markedsovervåkingsområdet.

Utfordringer, mål og prioriteringer i 2021

Jernbanen er en sentral del av transportsystemet. Antallet reisende har økt på de fleste jernbanestrekningene. Passasjerveksten de senere år viser at økt satsing på jernbane fyller et viktig behov. For punktlighet og regularitet i togtrafikken er det fortsatt utfordringer, særlig på de mest trafikkerte strekningene i rushtid, noe som også påvirker kundetilfredsheten.

Et mer omfattende togtilbud gir også utfordringer

Siden 2008 er det bestilt 150 nye tog til bruk i region- og IC-trafikken. 123 skal være levert og satt i trafikk ved utgangen av 2020. Resten blir levert i 2021 og 2022. Nye tog gir bedre driftsstabilitet og komfort for de reisende. Et mer omfattende togtilbud, der flere tog enn noen gang trafikkerer jernbanenettet, gir en svært høy utnyttelse av infrastrukturen. Dette er positivt, men krever samtidig styrket innsats til vedlikehold for å opprettholde kvaliteten. Flere store infrastrukturprosjekter er under bygging. Når prosjektene er ferdige, oppnås effekter som reduserte reisetider, bedre driftsstabilitet og flere avganger, i tillegg til økt kapasitet for godstogene.

Det var en sammenhengende forbedring av punktligheten fra 2011 og frem til 2017. Fra 2012 og frem til 2017 var punktligheten i hovedsak bedre enn målet på 90 pst. for alle persontog og 95

pst. for Flytoget. Målene for regularitet og punktlighet ble ikke nådd i 2019. Mange av utfordringene knyttet til den svake punktligheten henger sammen med trafikkavviklingen i rushtiden på Østlandet og den høye utnyttelse av kapasiteten på jernbanenettet. Høy kapasitetsutnyttelse medfører at hendelser og feil får langt mer omfattende følger for driftsstabiliteten. Driftsavbrudd i togtrafikken påfører togselskapene, togpassasjerene, vareeiere og infrastrukturforvalter kostnader og andre ulemper. Feil ved signal- og sikringsanlegg er den største enkeltårsaken til innstilling av tog.

Kostnadsutvikling og gjennomføring av prosjektporteføljen

Flere prosjekter i Nasjonal transportplan 2018–2029 er nå i utbyggingsfasen. Bevilgningene til jernbanesektoren har økt kraftig de siste årene. Som omtalt i Meld. St. 17 (2019–2020) *Noen saker om jernbane* vil den senere tids kostnadsutvikling i flere av de større investeringsprosjektene få konsekvenser for gjennomføringen av prosjektporteføljen i Nasjonal transportplan 2018–2029. Betydelige kostnadsøkninger i Follobaneprojektet kommer til å påvirke oppstart- og ferdigstillestidspunkt for flere andre prosjekter. I tillegg må kostnadsrammen til Sandbukta–Moss–Såstad på Østfoldbanen økes, jf. omtale i *Nærmere om investeringsprogrammet og tilbudsforbedringer*. For det planlagte dobbeltsporet fra Haug til Sarpsborg/Klavestadhaugen er det nødvendig å se på alternative og rimeligere løsninger.

Styringen av jernbanesektoren

Ved behandlingen av Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor – reform av jernbanesektoren*, sluttet flertallet i Stortinget seg til målene og virkemidlene i jernbanereformen. Som en del av en større transportreform, var det overordnede målet økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet samlet sett, innenfor de rammene handlingsregelen setter. Rasjonell oppgavefordeling mellom aktørene, en mer forretningsmessig innretning av sektoren samt hensiktsmessige styringsstrukturer og rammebetingelser skulle bedre ivareta kundenes behov og mer effektiv ressursutnyttelse innenfor de til enhver tid gjeldende budsjettammer.

Som et viktig ledd i reformen ble Jernbanedirektoratet etablert for å ivareta styrende og koordinerende oppgaver på et strategisk og overordnet nivå. Infrastrukturforetaket Bane NOR SF ble

etablert for å forvalte og bygge ut infrastrukturen effektivt basert på avtaler med staten ved Jernbanedirektoratet.

På de nærmere fire årene som har gått siden Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF ble etablert, er det høstet en rekke erfaringer med modellen. På noen områder er ikke måloppnåelsen kommet langt nok, og problemene som jernbanereformen skulle løse, vedvarer på enkelte områder. Dette gjelder særlig utbyggingen av infrastrukturen hvor kostnadsøkninger, forsinkelser og økte budsjettbehov har vært tilbakevendende problemer.

I Meld. St. 17 (2019–2020) *Noen saker om jernbane*, varslet Samferdselsdepartementet at relevante sider ved jernbanereformen vil bli gjennomgått. I anmodningsvedtak nr. 653 av 8. juni 2020 som ble fattet i forbindelse med behandlingen av denne meldingen, ba Stortinget regjeringen vurdere styringsstrukturen mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Samferdselsdepartementet. I vedtaket heter det at det er viktig at Bane NOR kan gjennomføre utbyggingsprosjekter og arbeid innenfor drift, vedlikehold og fornying på en måte som gir best mulig ressursutnyttelse, god kostnadskontroll og optimal prosjektgjennomføring. Samferdselsdepartementet følger opp Stortingets vedtak i den videre utviklingen av jernbanereformen.

Departementet har satt i gang et arbeid for å vurdere styringen av Jernbanedirektoratet og Bane NOR, og hvordan forholdet mellom aktørene har utviklet seg siden reformen ble gjennomført. Det synes å være etablert systemer og rutiner mellom aktørene som ikke er i tråd med intensjonene i jernbanereformen. For å realisere målene i reformen vil Samferdselsdepartementet gjennomføre tiltak for å forbedre styring og resultater i Bane NOR, herunder at foretaket har et hensiktsmessig operasjonelt handlingsrom og drives forretningsmessig i tråd med intensjonen i reformen. Det legges opp til sterkere insentiver til effektiv utbygging og drift innenfor vedtatte budsjettammer. I det videre arbeidet vil departementet også vurdere om elementer fra Nye Veier-modellen kan benyttes for å øke måloppnåelsen i utbyggingen av jernbaneprojekter, jf. omtale av anmodningsvedtak nr. 653 i del I.

Departementet vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte med en redegjørelse og videre oppfølging av saken. Det vises også til omtalen under *Nærmere om investeringsprogrammet og tilbudsforbedringer*.

Koronapandemien – konsekvenser for jernbane-sektoren

Pandemien har medført endringer i togtilbudene og en stor reduksjon i antall reisende. Samferdselsdepartementet har lagt til rette for et transporttilbud som sikrer viktige samfunnsfunksjoner for både person- og godstransport. Togtilbudet ble redusert i mars som følge av et fall i antall reisende og strenge smitteverntiltak. I april 2020 ble togtilbudet gradvis økt. Helsemyndighetene oppfordrer imidlertid stadig å unngå reiser som ikke er nødvendig, og om mulig å unngå offentlig transport.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at etterspørselen etter jernbanetransport etter noe tid blir normalisert, og at jernbanen fortsatt blir et attraktivt tilbud for de reisende inn mot og mellom de store byene. Det er likevel en risiko for at pandemien og smitteverntiltak vedvarer og fører til en mer langvarig nedgang i antall passasjerer.

I tillegg kan pandemien påvirke kostnader og fremdriften for jernbaneprosjekter som utføres av Bane NOR.

Nedgangen i antall reisende har medført reduserte billettinntekter for togoperatørene. Dette medførte en vanskelig økonomisk situasjon. For å opprettholde et tilstrekkelig togtilbud for arbeidsreiser, ble det derfor inngått tilleggsavtaler med togoperatørene.

Etter at smitteverntiltakene gradvis ble oppmyket, har antall reiser steget noe, men togoperatørenes billettinntekter er fortsatt redusert. Det vurderes som sannsynlig at det blir behov for å videreføre tilleggsavtaler også i 2021. Regjeringen vil vurdere hvordan tilleggsavtalene skal tilpasses siden smittesituasjonen er endret sammenlignet med da ordningen ble innført våren 2020.

Pandemien kan få mer langvarige konsekvenser for befolkningens reisebehov og reisemønstre. Dette er imidlertid for tidlig å vurdere. Samferdselsdepartementet følger utviklingen nøye.

Videre har pandemien påvirket vedlikeholdsarbeidet og utbyggingsaktiviteten hos Bane NOR, men konsekvensene blir trolig mindre omfattende enn først antatt. Det antas at dette arbeidet gjennomføres i all hovedsak som planlagt i 2020, men med noe usikkerhet knyttet til gjennomføringen i fjerde kvartal og videre fremdrift i 2021. Det er bl.a. noe risiko knyttet til bruk av utenlandsk arbeidskraft, om fremdriften på prosjektene trefter planlagte sporbrudd, og om smitteutbrudd på Bane NORs anlegg.

Prosjektene har i varierende grad blitt påvirket av pandemien. De fleste prosjektene ble påvirket

tidlig i pandemien, men fremdriften ble etter hvert mer normalisert. Hittil er det hovedsakelig prosjektene Venjar–Eidsvoll–Langset, Sandbukta–Moss–Såstad og ERTMS som har blitt mest berørt, knyttet til karantenebestemmelser for utenlandske arbeidslag.

Pandemien har også medført reduserte inntekter for Bane NOR tilsvarende om lag 230 mill. kr i 2020. Dette skyldes lavere inntekter fra infrastrukturavgifter på grunn av redusert togtilbud og reduserte inntekter for eiendomsvirksomheten. Pandemien påvirker også lønnsomheten hos Bane NORs kunder, noe som kan føre til økte tap på fordringer som følge av konkurser og avvikling av virksomheter.

Jernbanemarkedet og forvaltning av lover- og regelverk

Ved at EUs fjerde jernbanepakke tas inn i EØS-avtalen vil det bli behov for tilpasninger i dagens jernbaneregulering, og Statens jernbanetilsyn vil måtte følge opp de endrede rammebetingelsene for å sikre gode forutsetninger for risikobasert tilsyn og effektive søknadsprosesser.

På jernbanesiden er det relativt få aktører, med Bane NOR SF i en særstilling som infrastrukturforvalter for jernbanenettet. Jernbanereformen kan medføre at det kommer flere og ulike typer aktører inn i markedet. I et jernbanemarked med flere aktører er det viktig at Statens jernbanetilsyn følger opp utfordringer knyttet til sikring, beredskap og IKT-sårbarhet. Det er viktig for tilsynet som markedsovervåkingsorgan å påse at det er sunn konkurranse og like vilkår i markedet.

På områdene tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretning er Statens jernbanetilsyns oppgaver knyttet til sikkerhet ved transport med tau- og kabelbaner og sikkerhet for publikum i fornøyelsesinnretninger. Tilsynet driver risikobasert tilsyn med virksomhetene som driver taubaner og fornøyelsesinnretninger. Blant aktørene er det store forskjeller i størrelse og i tilnærming til styring og oppfølging av virksomhetenes drift. Informasjon og veiledning om regelverkets krav, inkl. oppfølging av kravene til innrapportering av uønskede hendelser og ulykker, er viktige prioriteringer i tiden fremover.

Godstransport på jernbane

Det er en ambisjon å overføre mer godstransport fra vei til sjø og bane. Godstransport på jernbane har et konkurransefortrinn ved transport av store volumer over lange avstander. På kortere avstan-

der er det stor konkurranse fra veitransporten. Godstransporten er særlig følsom for større drifts-avbrudd i togtrafikken etter flom og ras, siden det er få omkjøringsmuligheter. Det er fortsatt utfordringer med lønnsomheten i containertrafikken, og det ble derfor innført en midlertidig støtteordning for godsoverføring fra vei til jernbane, jf. omtale under kap. 1352, post 75.

Konsekvenser av klimaendringer for jernbanen

Klimaendringer med økt omfang av ras og flom kan gi driftsavbrudd. For å opprettholde og forbedre fremkommeligheten på lang sikt må infrastrukturen dimensjoneres for konsekvensene av klimaendringer. Dette gjelder både utbedring av eksisterende infrastruktur ved fornying og annet vedlikehold, investeringer i ras- og flomsikring samt utforming og bygging av ny infrastruktur.

Mer jernbane for pengene og forbedret trafikktilbud

Det er et bærende premiss at jernbanesektoren skal forvaltes på en måte som gir effektiv ressursbruk og mer jernbane for pengene. Ved å kon-

kuranseutsette togstrekningene, skal bevilgningen over kap. 1352, post 70 Kjøp av persontransport med tog, bidra til et minst like bra eller bedre kunderettet tilbud enn i dag samtidig som staten betaler mindre for togtilbudet.

Bevilgningen til drift og vedlikehold over kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold, skal bidra til å opprettholde og videreutvikle en sikker og driftsstabil trafikkavvikling på jernbanen. Driftsstabilitet gir et viktig bidrag til fremkommeligheten ved at kundene kan ha et forutsigbart og pålitelig tilbud. Viktige indikatorer på driftsstabilitet er punktlighet, regularitet og oppetid i infrastrukturen.

Målet med bevilgningen til investeringer over kap. 1352, postene 72 Kjøp av infrastruktur tjenester – planlegging av investeringer og 73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer, er å gjennomføre planleggingen og utbyggingen av jernbanenettet, for å bygge opp om hovedmålene i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Tabell 4.25 viser mål for utvalgte indikatorer for Jernbanedirektoratet for årene 2020, 2021 og 2023.

Tabell 4.25 Jernbanedirektoratet – mål for utvalgte indikatorer for 2020–2023

Parameter	Mål 2020	Mål 2021	Mål 2023
<i>Sikkerhet</i>			
Maksimalt antall drepte siste 5 år	17	16	15
Maksimalt antall personskader (hardt skadd) siste 5 år	14	13	12
Maksimalt antall alvorlige hendelser – «Jernbaneulykker»	88	82	76
<i>Driftsstabilitet</i>			
Oppetid i pst.	99,3	99,3	99,3
Regularitet i pst.	99,2	99,2	99,3
Punktlighet i pst.	90,0	90,0	90,0
Punktlighet Flytoget i pst.	96,0	96,0	96,0
<i>Kundetilfredshet</i>			
Resultat i Vys kundeundersøkelse i poeng	75	75	75
Brukerundersøkelse blant togselskapene i poeng	67	68	70

Nivået på drift og vedlikehold for å opprettholde infrastrukturens ytelse videreføres i 2021, slik at

oppetid og regularitet som et minimum kan opprettholdes på nivå med resultatene i 2017.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1351 Spordrift AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
96	Aksjekapital			200 000
	Sum kap. 1351			200 000

Post 96 Aksjekapital

Som et ledd i å konkurransetsette drift- og vedlikeholdstjenester skilte Bane NOR SF ut disse tjenestene i selskapet Spordrift AS 1. juli 2019. For å legge til rette for konkurranse på like vilkår, skal eierskapet til Spordrift AS overføres til staten 1. januar 2021. Det legges opp til at transaksjonen gjennomføres ved å sette ned foretakskapitalen i Bane NOR SF, gjennom et tingsuttak av aksjer til bokført verdi, jf. kap. 4356 Bane NOR SF, post 96

Tingsuttak. Så fremt det ikke er behov for kapitaltilpasninger i Spordrift AS før utskillelse, er den bokførte verdien av selskapets aksjekapital 200 mill. kr. Endelig beløp vil bli fastsatt senere. Det foreslås derfor at Kongen i statsråd får fullmakt til å fastsette endelig beløp, jf. forslag til romertallsvedtak.

Det foreslås bevilget 200 mill. kr.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med endelig beløp i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2021.

Kap. 1352 Jernbanedirektoratet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
01	Driftsutgifter	370 691	365 600	367 500
21	Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72</i>	97 337	248 700	245 400
70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	4 038 653	4 024 200	4 559 900
71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74</i>	8 451 363	8 677 500	9 183 600
72	Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i>	1 556 521	1 602 900	1 178 400
73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74</i>	11 115 679	11 569 700	16 099 700
74	Tilskudd til togmateriell mv.	637		62 400
75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	60 000	88 000	90 000
76	Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren			23 000
	Sum kap. 1352	25 690 881	26 576 600	31 809 900

For endringer i budsjettet etter saldert budsjett 2020, inkl. tiltak som følge av utbruddet av koronaviruset, vises det til kap. 3.2 i del I.

Jernbanedirektoratet skal ivareta helheten i jernbanesektoren og har koordinerende ansvar overfor relevante aktører og forvalter tildelte bevilgninger. Styringen ivaretas i all hovedsak ved å inngå og følge opp avtaler med Bane NOR, togselskaper og på enkelte områder med Entur AS og Norske tog AS. Avtalene innrettes slik at kravene til leverandøren og leveransene er i samsvar med Stortingets forutsetninger og føringer for bevilgningene.

Det foreslås bevilget 31,8 mrd. kr, som er 5,2 mrd. kr mer enn saldert budsjett for 2020. Økningen omfatter bl.a.:

- høy aktivitet i de store igangsatte prosjektene
- økt aktivitet i IC-prosjektene på Vestfoldbanen
- økt aktivitet på ERTMS-prosjektet
- innfasing av 14 nye bimodale togsett til trafikkpakke nord til erstatning av gamle togsett av Type 92.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 367,5 mill. kr.

Bevilgningen omfatter Jernbanedirektoratets driftsutgifter, herunder utgifter til lokomotivførerutdanningen og Norsk Jernbanemuseum. Jernbanedirektoratet skal bidra til at jernbanesektoren drives effektivt, sikkert og miljøvennlig, til beste for samfunnet, passasjerene og vareeiere. Posten omfatter Jernbanedirektoratets utgifter til:

- overordnet langsiktig utvikling av togtilbudet og jernbanens rolle i transportsystemet
- forvaltning av kjøp av persontransporttjenester med tog, bl.a. konkurranseutsetting
- forvaltning av kjøp av infrastrukturtenester fra Bane NOR for drift og vedlikehold, planlegging og utbygging av jernbaneinfrastruktur
- forvaltning av statlige støtteordninger for ERTMS-ombordutstyr i tog til eiere av togmateriell, for overføring av gods fra vei til jernbane og for sidespor.

Det settes av om lag 74 mill. kr til drift av Offentlig fagskole for lokomotivførerutdanningen. Dette omfatter hovedsakelig driften av lokomotivførerutdanningen, som er en NOKUT godkjent fagskoleutdanning.

Til driften av Norsk jernbanemuseum settes det av om lag 35 mill. kr. Dette omfatter utgifter til drift av museet på Hamar, publikumsutstillinger, dokumentasjon og restaureringsvirksomhet. Norsk jernbanemuseum har siden 1896 dokumen-

tert jernbanens historie og betydning for utviklingen av det norske samfunnet. Museet tar vare på gjenstander som har vært typiske for norsk jernbane i forskjellige tidsepoker. Utstillinger og arrangementer ved Norsk jernbanemuseum har årlig i underkant av 30 000 besøkende.

Post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger

Det foreslås bevilget 245,4 mill. kr.

Posten omfatter Jernbanedirektoratets eksterne utgifter til planlegging og utredning av nye jernbaneprosjekter i tidlig innledende fase.

Dette omfatter utrednings- og planleggingsarbeid frem til og med kvalitetssikring av konseptvalg (KS1), som gjennomføres før beslutning om ev. oppstart av et forprosjekt. Posten dekker også direktoratets utgifter til FoU, ulike analyser og kjøp av tjenester fra Bane NOR innen utredninger, hovedplaner og kommunedelplaner for mindre prosjekter samt jernbanefaglig bistand fra foretaket til direktoratets eget arbeid.

De største planleggings- og utredningsarbeidene i 2021 blir:

- planlegging av mindre infrastrukturtiltak for å oppnå forbedringer i togtilbudet, som bl.a. forlengelse av plattformer, økt togparkeringskapasitet for å ta imot nye persontog og godstiltak prioritert i Nasjonal transportplan 2018–2029
- utredning og planlegging av tiltak forpliktet i byvekstavtaler
- oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 med tilhørende utredningsoppgaver samt bidrag til arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033
- utredninger for utviklingen av jernbanens rolle i transportsystemet, herunder konseptvalgutredninger, rutemodeller og effektiv bruk av infrastrukturen
- utredninger som grunnlag for konkurranseutsetting av togtilbud, takstsamarbeidsavtaler og prismodeller
- utvikling av transportmodeller, kapasitetsanalyser og samfunnsøkonomiske analyser av effekter av tiltak, herunder bidrag til tverretattlig forskning og utvikling (FoU), som særlig rettes mot transportsystemer samt klima og miljøtilpasning. De største utredningsoppgavene vil være knyttet til jernbanens rolle i transportsystemet og mer effektiv bruk av infrastrukturen.

Kjøp av planleggingstjenester knyttet til større hovedplan/kommunedelplaner fra Bane NOR, og

utgifter ved detaljplaner/reguleringsplaner, budsjetteres på post 72.

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Det foreslås bevilget 4 559,9 mill. kr.

Regjeringen styrker togtilbudet i 2021 med å innfase:

- 113 mill. kr til 14 nye bimodale togsettpå Trønder- og Meråkerbanen og enkelte avganger på Rørosbanen.
- 114,4 mill. kr til installering av ERTMS ombordutstyr i tog som bevilges på post 70 og post 74.

Det er i bevilgningsforslaget tatt hensyn til redusert vederlag på om lag 400 mill. kr i tråd med ny direktekjøpsavtale med Vygruppen AS og konkurranseutsetting av driften av togtrafikken i Trafikkpakke 1 Sør, Trafikkpakke 2 Nord og Trafikkpakke 3 Vest.

Bevilgningen på posten dekker vederlag for persontogtilbudene som staten ved Jernbanedirektoratet kjøper fra Vygruppen AS, Vy Gjøvikbanen AS, Go-Ahead Norge AS, SJ Norge AS og Vy Tog AS. Videre dekker bevilgningen kjøp av grensekryssende trafikk på strekningene Narvik–Kiruna–Stockholm og Oslo–Karlstad–Stockholm. Dagtogene på Dovrebanen og Bergensbanen inngår i avtalesfestet trafikk fra henholdsvis juni og desember 2020. I avtalene for tilbringertjenesten til Oslo lufthavn, Gardermoen, med Flytoget AS og Flåmsbana med Vygruppen betales det ikke vederlag. Ordningen med landsomfattende sosiale rabatter skal fra 2021 også omfatte vernepliktige i førstegangstjeneste.

Som følge av ulike prisreguleringer og bonusordninger er det knyttet noe usikkerhet til størrelsen på vederlaget i avtalene med Vygruppen AS, Vy Gjøvikbanen AS, Go-Ahead Norge AS, SJ Norge AS og Vy Tog AS. Dette er det tatt høyde for i bevilgningsforslaget.

Utbruddet av koronaviruset og påfølgende smitteverntiltak vil også påvirke togtilbudet i 2021. For å ta høyde for at det kan bli behov for å videreføre tilleggsavtalene i 2021 med togselskapene er det satt av 650 mill. kr til kompensasjon for første halvår.

Trafikkavtaler

Trafikkavtalen mellom Jernbanedirektoratet og Vygruppen for perioden 2019–2022 og Vy Gjøvikbanen AS for perioden 2019–2024 sikrer en videreføring av dagens togtilbud som ikke er konkur-

ransenutsatt. Avtalene regulerer det offentlig kjøpte togtilbudet i Norge som ikke er konkurranseutsatt. Videre legger avtalen med Vygruppen til rette for å gjennomføre konkurranseutsetting av statens kjøp av persontransporttjenester ved at togtilbudene som konkurranseutsettes, tas ut av direktekjøpsavtalen med Vygruppen etter hvert som det inngås nye avtaler.

For å kunne konkurranseutsette trafikken på Gjøvikbanen som en del av Trafikkpakke 4 har Jernbanedirektoratet i henhold til trafikkavtalen varslet oppsigelse av avtalen med Vy Gjøvikbanen med virkning fra desember 2023.

Trafikkpakke 1 Sør omfatter Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen. Trafikkavtalen med Go-Ahead Norge AS legger opp til forbedringer i rutetilbudet, bedre integrasjon mot annen kollektivtrafikk og flere fornøyde kunder. Go-Ahead Norge startet trafikken i henhold til avtalen 15. desember 2019. Selskapet oppfylte kravene til gjennomføringen av oppstart av trafikkpakken og mottok full oppstartsbonus.

Trafikkpakke 2 Nord omfatter alle dieselstrekninger i Midt- og Nord-Norge samt Dovrebanen. Trafikkavtalen med SJ Norge AS legger opp til forbedringer i rutetilbudet, bedre integrasjon mot annen kollektivtrafikk og flere fornøyde kunder. Jernbanedirektoratet har i tillegg utløst sju opsjoner for forbedret togtilbud i Trafikkpakken. SJ Norge startet trafikken 8. juni 2020, etter avtale om en dags utsettelse på grunn av banearbeider. Selskapet oppfylte kravene til gjennomføringen av oppstart av trafikkpakken og mottok full oppstartsbonus.

Jernbanedirektoratet skal inngå flerårige takstsamarbeidsavtaler med lokale myndigheter. Disse legges som premiss for trafikkavtalene med togoperatørene. Jernbanedirektoratet vil jobbe videre med å utvikle takst- og prismodeller for jernbanen, med sikte på ytterligere forenkling for kundene.

Trafikkavtalen med Flytoget AS for perioden 2013–2028 regulerer selskapets rettigheter og plikter knyttet til tilbringertransporten til Oslo lufthavn, Gardermoen. Avtalen sikrer Flytoget en fortrinnsrett til jevn avgangsfrekvens på 10 og 20 minutter til/fra Oslo lufthavn til henholdsvis Oslo S og Asker.

I desember 2020 overtar Vy Tåg AB trafikken på Ofofbanen. Ny trafikkavtale ble tildelt gjennom konkurranse og gjelder til desember 2024. Det er to daglige avganger hver vei mellom Narvik via Kiruna til Stockholm.

Gjennomføring av konkurranseutsetting av persontransport med tog

Regjeringen presenterte i Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor* intensjonen om konkurranseutsetting av persontransport med tog. Dette er et sentralt virkemiddel i jernbanereformen for å oppnå målet om at staten skal få mer igjen for pengene i sektoren.

For å gi berørte aktører nok tid til omstilling, muligheter til å videreutvikle planer basert på erfaringer og å skape interesse for det norske persontogmarkedet, legger Jernbanedirektoratet opp til gradvis å konkurranseutsette alle statlig kjøpte persontransporttjenester med tog. Normal avtaleperiode blir mellom åtte og ti år, men lengden tilpasses innholdet i den enkelte trafikkpakke. Geografisk marked og rutetilbud, trafikkpakkens størrelse, tog, service og vedlikeholdsanlegg, infrastruktur, valg av kontraktsform og tidsplan har vært viktige vurderingsmomenter for å planlegge trafikkpakkene.

Konkurranseutsettingen av persontransport er inndelt i to faser. Første fase omfatter alle strekninger utenfor Østlandsområdet og består av tre trafikkpakker.

Siste trafikkpakke i første fase, *trafikkpakke 3 Vest*, omfatter fjerntog på Bergensbanen og lokaltog på Vossebanen. Vy Tog AS ble tildelt kontrakten i desember 2019, og trafikkstart er i desember 2020. Det er avtalefestet at antall avganger øker på Bergensbanen og Vossebanen fra desember 2021.

Felles for alle trafikktavler i fase 1 har vært å fastsette minimumskrav som sikrer minst like god kvalitet og leveranse som dagens tilbud og legge til rette for at togoperatøren har incentiver til å videreutvikle kundetilbudet. I evalueringsprosessen legges det stor vekt på at tilbyderne har en ambisiøs plan for å videreutvikle rutetilbud og servicekonsepter.

Fase 2 av konkurranseutsettingen av togtrafikken omfatter alle linjer på Østlandet.

Erfaringene fra de to første konkurransene tilsa at oppstartsperioden burde forlenges noe.

Trafikkpakke 4 omfatter persontogtilbudet på Østfoldbanen og Gjøvikbanen samt lokaltogene Spikkestad–Lillestrøm og Stabekk–Ski. Trafikkstart for Trafikkpakke 4 er planlagt i desember 2023. Som følge av bl.a. virusutbruddet har det blitt besluttet at konkurransegrunnlaget trafikkpakke 4 sendes ut primo 2021, med tilbudsfrist i august/september 2021, kontraktsignering i starten av 2022 og med oppstart ved ruteterminskiftet i desember 2023.

Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med forslag om fullmakt til å inngå denne avtalen på egnet måte.

Trafikkpakke 5 omfatter persontogtilbudene som inngår i 10-minutterssystemet. Disse inkluderer IC-togene Skien–Eidsvoll og Drammen–Lillehammer, lokaltogene Kongsberg–Eidsvoll, Drammen–Dal og Asker–Kongsvinger samt Bratsbergbanen. Det planlegges oppstart av trafikkpakke 5 samtidig med gjenåpningen av Drammen stasjon i desember 2024.

Tilbringertjenesten til Oslo lufthavn, Gardermoen og fordeling av kapasiteten i Osloområdet utredes nå. Utfallet av denne vurderingen påvirker ikke sammensetningen av trafikkpakke 4 og 5, eller mulig fremdrift for konkurranseutsetting.

Nye togsett

Siden 2008 har Stortinget gitt restverdisikring for til sammen 150 persontog, og 123 av disse skal være levert og satt i trafikk ved utgangen av 2020.

I 2021 blir 14 nye bimodale togsett satt i trafikk. Disse togsettene erstatter gamle togsett på Trønder- og Meråkerbanen, samt enkelte avganger på Rørosbanen. Togene vil ha plass til nær dobbelt så mange passasjerer som de gamle togene av type 92, kan kjøre både på både strøm og diesel og vil bli brukt på banestrekningene som elektrifiseres i årene fremover. Jernbanedirektoratet vil koordinere videre fremdrift med Norske tog AS og berørte togoperatører. Innfasingen av det nye togmateriellet må tilpasses gjennomføringen av nødvendige tiltak i infrastrukturen, som kapasitet for togparkering, plattformforlengelser og forsterking av strømforsyning.

Innstillinger av ERTMS ombordutrusting

Det settes av 114,4 mill. kr til å installere ERTMS-ombordutstyr i persontog. Dette er nødvendig for at togene skal kunne kjøre på strekninger som oppgraderes med det nye signalsystemet. 52 mill. kr av bevilgningen er knyttet til opplæring av personell i 2021 og inngår i bevilgning en på kap. 1352, post 70, mens 62,4 mill. kr bevilges over kap. 1352, post 74.

Tilleggsavtaler med togselskapene for å kompensere for tapte billettinntekter

Koronapandemien har ført til at antall reisende og togselskapenes billettinntekter er blitt langt lavere enn forventet i 2020. Smitteverntiltakene i kollektivtrafikken er ventet å vedvare utover 2021 og

bidrar til redusert kapasitet. Det antas at det fremdeles vil være behov for tilleggsavtaler med togselskapene. Det settes av 650 mill. kr som ved behov skal bidra til å opprettholde et nødvendig togtilbud.

Rabattordningen for vernepliktige

Samferdselsdepartementet forvalter landsomfattende sosiale rabattordninger med 50 pst. rabatt på enkeltbillett som gjelder for barn, honnørreisende og vernepliktige. Disse gjelder som hovedregel på kollektivtransport som mottar offentlig tilskudd, mot fremvisning av gyldig moderasjonsbevis. Takster for vernepliktiges reiser med tog er regulert av egne avtaler mellom togoperatørene og Forsvaret, og togreiser for vernepliktige har derfor vært unntatt de landsomfattende sosiale rabattordningene. Etter en gjennomgang av rabattordningene for vernepliktige anses det ikke lenger hensiktsmessig med et eget unntak. Det foreslås derfor at fra og med 2021 blir landsomfattende sosiale rabattordninger for kollektivtransport utvidet til også å gjelde vernepliktiges reiser med tog. Endringen er av teknisk karakter og vil ikke ha innvirkning på kollektivtilbudet eller rabatten som tilkjennes de vernepliktige.

Post 71 Kjøp av infrastrukturjenester – drift og vedlikehold

Det foreslås bevilget 9 183,6 mill. kr til drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen, som er en økning fra saldert budsjett 2020. Økningen gjelder økt behov knyttet til rasjonell gjennomføring av ERTMS-prosjektet.

I den flerårige avtalen om drift og vedlikehold som Jernbanedirektoratet har inngått med Bane NOR, er det satt krav om at samlede driftsutgifter for Bane NOR videreføres på inntil samme nivå som 2018, justert for effektivisering og ev. andre aktivitetsnøytrale endringer, f.eks. endringer i kjøreveisavgift. Ytterligere effektivisering innen drift og en mer langsiktig innretning av vedlikeholdsarbeidet, kan frigi midler til fornying.

Det settes av om lag 2,2 mrd. kr til driftsutgifter for 2021 og om lag 7 mrd. kr til vedlikehold, inkl. ERTMS.

Jernbanedirektoratets intensjonsavtale med Bane NOR setter krav om at minimum 2,3 mrd. kr av midlene til vedlikehold skal brukes til fornying av infrastrukturen i 2021.

Bevilgningen på posten skal bidra til å nå målene om en sikker og tilgjengelig infrastruktur og til å opprettholde aktivitetsnivået i leverandør-

markedet, der Bane NOR er tilnærmet eneste kunde.

For å inngå forpliktelser ut over budsjettåret foreslås en fullmakt til kjøp av infrastrukturjenester – drift og vedlikehold, jf. forslag til romertallsfullmakt.

Som et ledd i jernbanereformen skal togselskapene i økende grad betale for de tjenester selskapene bruker under sportilgangsavtalen. Hensikten er å vise reelle kostnader for togselskapene, og få tydelig frem Bane NORs ansvar som leverandør samt bidra til kostnadseffektivitet. Inntektene tilfaller Bane NOR direkte og er trukket fra forslaget til utgiftsbevilgning. Samferdselsdepartementet legger til grunn å videreføre inntektsnivået fra saldert budsjett 2020 på om lag 1,3 mrd. kr, jf. Prop. 1 S (2019–2020). Det er lagt opp til at de togselskapene som staten kjøper tjenester fra, kompenseres for prisøkninger på disse tjenestene, og at statens vederlag til Bane NOR reduseres tilsvarende.

Drift

Utgiftene til drift omfatter administrasjon, strømforsyning, eiendomsdrift, trafikkstyring, kundeinformasjon, drift av stasjoner og stasjonsarealer, publikumsarealer, tilrettelegging for alternativ reise, adkomster, og parkeringsplasser, vinterdrift, rydding/renhold, samt konkurranseutsetting av drift på godsterminaler. Utgifter til å utbedre skader i infrastrukturen etter natur- og trafikkhendelser som flom, ras, brann, avsporinger m.m. inngår også, mens utbedring av feil i infrastrukturen som skyldes normal aldring og slitasje er en del av vedlikeholdsbudsjettet.

Vedlikehold

Vedlikehold er nødvendig for å opprettholde og videreutvikle sikkerhetsnivået og kvaliteten i det eksisterende jernbanenettet. Videre er vedlikeholdet viktig for å nå målene for driftsstabilitet i togtrafikken, jf. omtale under *Utfordringer, mål og prioriteringer*. Nye anlegg har etter en innkjørfase et lavere behov for akutt feilretting. Samtidig medfører flere anlegg med en økt kompleksitet, i kombinasjon med at trafikkmengden øker, økte vedlikeholdsutgifter for å opprettholde ønsket kvalitet og standard.

Det har i flere år pågått et arbeid for å forbedre dokumentasjonen av tilstanden for jernbaneinfrastrukturen, noe som er en forutsetning for en effektiv og sikker jernbane. I den flerårige avtalen som er inngått mellom Jernbanedirektoratet og

Bane NOR, er det stilt konkrete krav til å ferdiggjøre dette arbeidet. Det er også satt krav til at Bane NOR rapporterer om bruken av vedlikeholdsmidler, samt om utviklingen i infrastrukturens tilstand og vedlikeholdsetterslep.

Vedlikehold av jernbane deles inn i hovedkategoriene:

- korrektivt vedlikehold
- forebyggende vedlikehold
- fornying.

Bane NOR er gitt operativ frihet innenfor de rammer som er redegjort for over, til å vurdere hvordan vedlikeholdsmidlene best kan bukes for å nå de avtalte målene. Av hensyn til togfremføringen prioriterer Bane NOR *korrektivt vedlikehold* for å rette vesentlige feil i infrastrukturen, dvs. feil som ventes å påvirke punktligheten. Andre feil blir registrert og utbedret på et senere tidspunkt som del av forebyggende vedlikehold eller fornying. Lav standard på store deler av infrastrukturen fører til økt feilfrekvens og økt sårbarhet for drifts-avbrudd etter ras og flom.

Forebyggende vedlikehold omfatter periodisk vedlikehold for å opprettholde levetiden på eksisterende infrastruktur, tilstandskontroller av infrastrukturen og utbedring av feil som ikke påvirker punktligheten. En stor del av det forebyggende vedlikeholdet gjennomføres for å unngå at det oppstår feil som reduserer sikkerheten og/eller driftsstabiliteten i infrastrukturen.

Utbedring gjennomføres enten som forebyggende vedlikeholdsarbeider eller som fornying. I tillegg omfatter forebyggende vedlikehold maskinelt sporvedlikehold, sporjustering, skinnesliping, ballastsupplering mv.

Fornying omfatter større systematiske tiltak for å ivareta den langsiktige funksjonaliteten og standarden i anleggene, samt mindre tiltak som skal ivareta sikkerheten inntil mer omfattende tiltak kan settes i verk. Dette bidrar til å opprettholde og utvikle standarden i eksisterende jernbaneinfrastruktur, noe som er nødvendig for å kunne nå og opprettholde de langsiktige målene for driftsstabilitet.

Dokumentasjonen av infrastrukturen og kunnskap om anleggenes tilstand er viktig for riktig prioritering av fornyingen. Anlegg fornyes når feilratene øker på grunn av alder og slitasje, og når det er rimeligere å skifte ut anleggene fremfor å kontrollere, utbedre eller skifte anleggsdeler og komponenter. Dagens infrastruktur preges av store variasjoner i alder og tilstand, noe som påvirker driftsstabiliteten i anleggene. Bane NOR arbeider etter en langsiktig fornyingsplan som oppdateres

med tilstandsutviklingen i infrastrukturen og tilpasses prioriteringen i statsbudsjettet.

Beregningen av vedlikeholdsetterslepet på jernbane omfatter alle komponenter der den tekniske levetiden er utløpt. Ved inngangen til 2020 var vedlikeholdsetterslepet 20,4 mrd. 2020-kr. I statsbudsjettet for 2020 ble det satt av om lag 2,2 mrd. kr til fornying. I tillegg ble det ved Stortingets behandling av Prop. 67 (2019–2020) og Innst. 216 S (2019–2020) bevilget 200 mill. kr. til vedlikehold som blir bruk til fornyingstiltak. Videre har Bane NOR prioritert ytterligere 300 mill. kr til fornying i 2020. Samlet blir om lag 2,7 mrd. kr brukt til fornying i 2020. Dette gir et etterslep ved utgangen av 2020 tilsvarende 21,3 mrd. 2020-kr.

Det er satt av om lag 2,3 mrd. kr til fornying i 2021. Etterslepet er i 2021 anslått til å øke med 1,3 mrd. kr til 23,2 mrd. 2021-kr ved utgangen av året.

ERTMS (European Rail Traffic Management System) – fullmakt

Det legges opp til rasjonell videreføring av ERTMS-prosjektet i henhold til fremdriftsplanen. Ved behandlingen av Prop. 126 S (2015–2016) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane*, jf. Innst. 406 S (2015–2016), ble det vedtatt kostnadsramme på 31,0 mrd. 2021-kr.

ERTMS-prosjektet består av tre større tekniske systemkontrakter for signalanlegg, trafikkstyring og utstyr om bord i tog. 12 pst. av arbeidet med ERTMS er ferdigstilt, og prosjektene følger i all hovedsak fastsatt plan.

Jernbanedirektoratet forvalter en tilskuddsordning for ERTMS-utstyr om bord i tog. Ordningen gir en maksimal støtte på 50 pst. av kostnadene ved ombygging av tog. Dette er et viktig virkemiddel for å få operatørene til å følge planlagt fremdrift. Tilskudd til ordningen utgiftsføres på post 74 Tilskudd til togmaterieell mv.. Midlene dekkes gjennom omdisponering av deler av bevilgningen på post 71, jf. stikkordsfullmakt. Samferdselsdepartementet anslår at behovet i 2021 blir 143 mill. kr.

En oppdatert plan for ERTMS i henhold til Nasjonal transportplan 2018–2029 og tilhørende handlingsprogram, ble notifisert til EFTAs overvåkningsorgan (ESA) i 2018.

Trinn 1 – 2016–2021

Aktivitetene i trinn 1 består i hovedsak av utvikling av IT-systemer (generell applikasjon) som skal underbygge de tre bestanddelene av ERTMS. Videre inngås det kontrakter med leverandører

og entreprenører, og det gjøres klart for å ta i bruk ERTMS på Nordlandsbanen i 2022. Nødvendige forberedelser for de neste strekningene Gjøvikbanen, Bergensbanen, Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Rørosbanen inngår også i trinn én.

For å ta i bruk ERTMS på Nordlandsbanen i 2022 kreves utvikling av nye IT-systemer for trafikkstyring, signal og ombordsystem for tog, i tillegg til forberedende arbeider i sporet og prosjektering og installasjon av signalanlegg for de første strekningene. Ved utgangen av 2021 er alle IT-systemene klare for test og godkjenning. Signalanlegget er tilnærmet ferdig installert for Nordlandsbanen Nord og Gjøvikbanen Nord. Innenfor Bane NORs rammer skal det bygges om tre testtog som skal være ferdig ombygd og godkjent i 2021. Ombygging av tog som skal brukes på strekningene, og som er underlagt egne avtaler mellom kjøretøyseier og leverandør, er også godt i gang ved utgangen av 2021.

Trinn 2 – 2022–2025

I perioden 2022–2025 er det planlagt at ERTMS skal tas i bruk på strekningene Nordlandsbanen (Bodø–Mosjøen), Gjøvikbanen, Bergensbanen, Østfoldbanen (Oslo–Ski), Vestfoldbanen (Drammen–Tønsberg) og Rørosbanen. Dette omfatter forberedende arbeider i sporet og prosjektering og installasjon av signalanlegg. Det vil være omfattende test og godkjenning av IT-systemene som ble utviklet i trinn 1 samt noe videreutvikling av trafikkstyring- og signalsystemene. Hovedmengden av tog som skal bygges om, vil bli bygd om i denne perioden.

Fullmakt til å inngå forpliktelser for perioden 2022–2025

Da kostnadsramme ble vedtatt av Stortinget, ble rammen for å inngå forpliktelser for aktivitet og tilhørende utbetalinger avgrenset til 5 520 mill. 2016-kr og til perioden 2016–2021. ERTMS-prosjektet er komplisert og går over mange år. Det er derfor nødvendig å ha mulighet til å justere fremdriften i tråd med utviklingen i prosjektet. Samferdselsdepartementet skulle derfor komme tilbake til Stortinget med forslag om fullmakt til å inngå forpliktelser for aktivitet og utbetalinger for neste trinn.

Som følge av kompleksiteten i prosjektet er det nødvendig å opprettholde en forutsigbar og planmessig utbygging. Dette bidrar til å forebygge at forsinkelser forplanter seg i prosjektet og føre til økte kostnader. Bane NOR vil i 2021

inngå kontrakter som medfører forpliktelser for perioden 2022–2025. For at prosjektet skal kunne ha rasjonell fremdrift er det behov for en fullmakt til å inngå forpliktelser for trinn 2, innenfor vedtatt kostnadsramme, avgrenset til 8,9 mrd. kr for perioden 2022–2025, jf. forslag til romertallsfullmakt. Det vil bli gjennomført eksternt kvalitetssikring av denne rammen, før regjeringen tar endelig stilling til delegering av fullmakt til å inngå forpliktelser for trinn 2 til jernbanedirektoratet.

Evaluering, risiko og oppfølging av prosjektet

ERTMS-prosjektet er et stort IT-prosjekt, og ut fra erfaring fra andre prosjekter har det høy risiko frem til de første store leveransene er i drift. Konsekvensen av manglende måloppnåelse vil være høy. I Stortingets tidligere behandling av prosjektet var det derfor lagt stor vekt på risikostyring og oppfølging, både i Jernbanedirektoratets oppfølging av Bane NOR, og i Samferdselsdepartementets styring av Jernbanedirektoratet. Jernbanedirektoratet har jevnlig møter med Bane NOR, og det gjennomføres årlige usikkerhetsanalyser av prosjektet.

De årlige usikkerhetsanalysene gjennomføres etter samme metodikk som kvalitetssikringsordningen knyttet til forventet sluttkostnad for prosjektet. I tillegg gjennomføres risikostyring kontinuerlig av Bane NOR, basert på hendelser og mulige utfordringer.

Programmet har fortsatt høy risiko og har utfordringer, men det er på de områdene som er ventet, herunder Nordlandsbanen og installering av ombordutstyr. Noe funksjonalitet i IT-systemene kommer senere enn planlagt. Kapasitet til ombygging av tog er utfordrende. Dette skyldes at behovene til togeierne for å ha tilstrekkelig togkapasitet i drift må ses i sammenheng med tiden som er til rådighet til modifikasjoner før togene skal kjøre på oppgraderte strekninger. Det må gjennomføres omfattende installasjon av signalanlegg. Koronapandemien og andre eksterne hendelser kan også påvirke planene. Nå anses likevel aktivitetsnivået totalt for perioden å være gjennomførbart i kombinasjon med risikoreducerende tiltak.

Post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer

Det foreslås bevilget 1 178,4 mill. kr til planlegging av investeringer.

Bevilgningen går til videre planlegging av InterCity-utbygging, inkl. Ringeriksbanen, ny

jernbanetunnel gjennom Oslo, tiltak som legger til rette for en effektiv omlegging til ny rutemodell på Østlandet, forbedringer av trafikktilbudet på Trønder- og Jærbanen og nødvendige tiltak for å ta imot nye tog.

Prioriteringene er omtalt under *Nærmere om investeringsprogrammet og tilbudsforbedringer*.

For å legge til rette for mer sammenhengende planlegging av de nye store jernbaneprosjektene, foreslås en fullmakt til å pådra staten forpliktelser for fremtidige budsjettår innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på 500 mill. kr og en ramme for forpliktelser som forfaller årlig på 350 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer

Det foreslås bevilget 16 099,7 mill. kr.

Bevilgning vil legge til rette for kortere reisetider og flere avganger på Follobanen (Oslo–Ski), Dovrebanen (Oslo–Hamar), Østfoldbanen (Oslo–Moss), Vestfoldbanen (Oslo–Tønsberg), Vossebanen (Arna–Bergen) og delvis elektrifisering og nye tog på Trønder- og Meråkerbanen.

Videre settes det av midler til mindre, men strategisk viktige programrådetiltak, som bl.a. er nødvendige for å opprettholde jernbanenettets sikkerhet og styrke kapasiteten, ta i bruk nytt togmateriell, og gjøre togtransport mer attraktivt for passasjerer og godstransportører.

For å legge til rette for rasjonell gjennomføring av de mindre investeringsprosjektene, foreslås en fullmakt til å pådra staten forpliktelser for fremtidige budsjettår innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på 2,1 mrd. kr og en ramme som forfaller årlig på 2 mrd. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Risiko ved gjennomføring av investeringsporteføljen

De største risikoene for gjennomføringen av investeringsprosjektene i 2021 er:

- økte kostnader under byggingen. God kostnadsstyring er viktig for å få mer jernbane for pengene. Samferdselsdepartementet har gjennomgått styringen av Jernbanedirektoratet og Bane NOR for å bidra til at virksomhetene på best mulig måte følger opp kostnadsutviklingen i investeringsporteføljen
- tilstrekkelig konkurranse om oppdragene og kapasitet til å gjennomføre prosjektene i et marked med mange oppdrag og stigende priser. Bane NOR vurderer situasjonen, kommuniserer med leverandørmarkedet og revurderer kontraktstrategier ved behov
- usikkerhet i budsjettbehov knyttet til prosjekter i oppstartsfasen
- fremdrift og kostnader ved store inngrep i byer og tettsteder. For å komme frem til gode omforrente løsninger er en vellykket dialog mellom Bane NOR og planmyndighetene viktig
- usikkerhet rundt grunnforhold som påvirker kostnadene. Bane NOR vil forbedre kartleggingen av grunnforhold i tidlige planstadier av prosjektene
- ev forsinkelser på grunn av lokale utbrudd av koronavirus og økte kostnader.

Prioriteringene innenfor foreslått investeringsbudsjett i 2021 er omtalt under *Nærmere om investeringsprogrammet og tilbudsforbedringer*. Fordeelingen av investeringsbudsjettet er en foreløpig plan, basert på prognoser og estimer som er tilgjengelig nå. Dersom forutsetningene endrer seg som beskrevet over, kan det være behov for å tilpasse fremdrift og gjennomføring i prosjektporteføljen.

Tabell 4.26 viser de store igangsatte prosjektene, med henvisning til proposisjon når det først ble foreslått kostnadsramme, opprinnelig kostnadsramme, tidspunkt for oppstart og gjeldende kostnadsramme.

Tabell 4.26 Store jernbaneprosjekter

Strekning Prosjekt	Først fremlagt	Opprinnelig kostnadsramme	Mill. kr
			Gjeldende kostnadsramme
ERTMS-prosjektet (post 71)	Prop. 126 S (2015–2016)	31 018	31 018
<i>Dovrebanen</i>			
Venjar–Eidsvoll–Langset	Prop. 13 S (2017–2018)	7 324	7 324
Kleverud–Sørli	Prop. 1 S (2019–2020)	8 852	8 852
<i>Follobanen</i>			
Oslo–Ski	Prop. 97 S (2013–2014)	28 732	36 567
<i>Trønderbanen</i>			
Delelektrifisering Trønder- og Meråkerbanen	Prop. 1 S (2019–2020)	2 257	2 257
<i>Vestfoldbanen</i>			
Drammen–Kobbervikdalen	Prop. 110 S (2018–2019)	15 469	15 469
Nykirke–Barkåker	Prop. 110 S (2018–2019)	7 994	7 994
<i>Vossebanen</i>			
Arna–Fløen	Prop. 1 S (2013–2014)	3 493	4 863
<i>Østfoldbanen</i>			
Sandbukta–Moss–Såstad	Prop. 13 S (2017–2018)	10 516	10 516

Kostnadsramme for Oslo–Ski er senere endret, jf. bl.a. omtale under *Nærmere om investeringsprogrammet og tilbudsforbedringer*. For Arna–Fløen ble kostnadsrammen endret ved Stortingets behandling av Prop. 131 S (2016–2017) *Nokre saker om administrasjon, veg, jernbane og post og telekommunikasjonar*, jf. Innst. 472 S (2016–2017).

Effekt – en mer overordnet og strategisk tilnærming til investeringene i jernbanesektoren

I Meld. St. 17 (2019–2020) *Noen saker om jernbane* redegjøres det for at økte kostnadsanslag kombinert med samtidig utbygging av flere prosjekter og erfaringer fra jernbanereformen medfører et behov å se nærmere på innretningen av planlagte og pågående investeringsprosjekter.

Stortinget fattet ved behandlingen av meldingen følgende vedtak: Stortinget ber regjeringen vurdere styringsstrukturen mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Samferdselsdepartementet. Det er viktig at Bane NOR kan gjennomføre utbyggingsprosjekter og arbeid innenfor drift, vedlikehold og fornying på en måte som gir best mulig ressursutnyttelse, god kostnadskontroll og optimal prosjektgjennomføring. I dette arbeidet bør det også gjøres vurderinger av om Nye Veier-modellen kan benyttes i utbygging av jernbaneprosjekter.

Som omtalt under *Utfordringer, mål og prioritinger i 2021* vurderes derfor nå styringsstrukturen mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Samferdselsdepartementet. Nivået på omtalen av årets investeringer legger opp til at Bane NOR får

mer fleksibilitet gjennom året for å underbygge god kostnadskontroll, ressursutnyttelse og prosjektgjennomføring. Omtalen er fornyet og gjort mer overordnet og strategisk. Den legger vekt på hvilke konkrete forbedringer som skal oppnås i togtilbudet og hvilke bevilgninger som er nødvendig for å oppnå disse målene.

Forbedringer i togtilbud gjennomføres først når alle større og mindre infrastrukturiltak er ferdige, materiell er på plass og endringer i ruteplaner er gjennomført og avtalt med togoperatør. For å oppnå effekter må derfor alle slike nødvendige tiltak utvikles på en helhetlig måte. Infrastrukturiltakene for å realisere effektene, blir presentert samlet i omtalen *Nærmere om investeringsprogrammet og tilbudsforbedringer* under.

Utgifter til planlegging og investering føres på ulike budsjettposter. Bevilgningen på post 72 og 73 omtales samlet under de ulike prosjektene siden de utgjør den samlede kostnaden for prosjektet. Prosjekter kan i løpet av et år gå fra planlegging til bygging. Bevilgningsbehovet til et prosjekt vil kunne endre seg i løpet av året. For at investeringene i jernbanen skal forvaltes så effektivt som mulig er det viktig at Jernbanedirektoratet og Bane NOR har fleksibilitet til å håndtere endringer i porteføljesammensetningen.

Nærmere om investeringsprogrammet og tilbudsforbedringer

Samlet til planlegging (post 72) og utbygging (post 73) av ny jernbaneinfrastruktur foreslås det bevilget 17,3 mrd. kr. Målet med investeringene er å legge til rette for et forbedret togtilbud, gjennom f.eks. flere avganger, redusert reisetid og bedre driftsstabilitet i togtrafikken. De største tilbudsforbedringene som investeringene under planlegging eller utbygging skal bidra til å realisere, er:

- to tog i timen og redusert reisetid mellom Oslo og Hamar
- flere avganger og kortere reisetid mellom Oslo, Hønefoss og Bergen
- to tog i timen og redusert reisetid mellom Oslo og Tønsberg
- flere avganger og kortere reisetid mellom Oslo og Moss/Fredrikstad/Sarpsborg, kortere reisetid Oslo – Halden
- fra halvtime til kvartersintervall mellom Arna og Bergen
- utvikle tilbudet på Trønderbanen og på sikt hyppigere avganger og redusert reisetid

- fra to til fire avganger i timen mellom Stavanger og Ganddal.

IC Dovrebanen – to tog i timen og redusert reisetid til Hamar

Det settes av om lag 2,1 mrd. kr til IC-prosjektene på Dovrebanen. Tilbudsforbedringen som investeringene skal realisere er kortere reisetid og to tog i timen mellom Oslo og Hamar hele dagen. Det er tidligere omtalt at tiltakene på indre IC Dovrebanen ventes slutført i 2027. Som omtalt over og i Meld. St. 17 (2019–2020) *Noen saker på jernbane*, kan den senere tids kostnadsutvikling i flere av de større investeringsprosjektene få konsekvenser for gjennomføringen av prosjektporteføljen.

Venjar–Eidsvoll–Langset

Utbyggingen av strekningen Venjar–Eidsvoll–Langset omfatter utvidelse fra enkelt- til dobbeltspor mellom Venjar og Langset og jernbanetekniske arbeider på Eidsvoll stasjon. Strekningen er om lag 13 km og knytter dobbeltsporet Langset–Kleverud sammen med Gardermobanen. Nytt spor inn til Eidsvoll stasjon er planlagt åpnet høsten 2022, mens hele strekningen frem til Langset skal etter planen tas i bruk i desember 2023.

Kleverud–Sørli

Utbyggingen av strekningen Kleverud–Sørli omfatter nær 16 km dobbeltspor fra Kleverud til Sørli, med Norges lengste jernbanebru (1 070 meter) over Tangenvika, en 3 km lang tunnel mellom Kleverud og Espa, ny stasjon på Tangen, ny omformerstasjon på Jessnes og nytt signalanlegg.

Sørli–Åkersvika

Planleggingen av strekningen Sørli–Åkersvika fortsetter i 2021. Prosjektet omfatter 14 km dobbeltspor fra Sørli til Åkersvika rett før Hamar, og ny stasjon i Stange. Sammen med Venjar–Eidsvoll–Langset og Kleverud–Sørli er strekningen den siste som må bygges på Dovrebanen for å gi sammenhengende dobbeltspor fra Oslo til Åkersvika.

Planlegging

Planlegging av ytre IC håndteres innenfor rammen av bevilgningen til planlegging av investeringer.

IC Ringeriksbanen – flere avganger og kortere reisetid mellom Oslo, Hønefoss og Bergen

Det settes av om lag 170 mill. kr til videre planlegging av fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 Høgekastet–Hønefoss i 2021. Tilbudsforbedringen som prosjektet skal realisere er to regiontog i timen mellom Oslo og Hønefoss og en fjerntogavgang annenhver time mellom Oslo og Hønefoss. Prosjektet gir kortere reisetid mellom Oslo, Hønefoss og Bergen.

Fellesprosjektet består av hele Ringeriksbanen fra Jong vest for Sandvika til Hønefoss, og E16 på strekningen Høgekastet–Hønefoss. Reguleringsplanarbeidet gjennomføres som et felles prosjekt med Statens vegvesen. Den nye jernbanen vil gå i tunnel fra Jong til Sundvollen, med felles trasé for vei og bane over Kroksund og videre mot Hønefoss. Budsjettforslaget inkluderer hele fellesprosjektets planaktivitet i 2021. Den statlige reguleringsplanen ble vedtatt i mars 2020. Det gjennomføres eksternt kvalitetssikring av prosjektet høsten 2020. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte i 2021.

IC Vestfoldbanen – to tog i timen og redusert reisetid til Tønsberg

Det settes av om lag 5,2 mrd. kr til IC-prosjektene på Vestfoldbanen. Tilbudsforbedringen som investeringene skal realisere er kortere reisetid og to tog i timen mellom Oslo og Tønsberg hele dagen.

Drammen–Kobbervikdalen

Utbyggingen av strekningen Drammen–Kobbervikdalen omfatter 9 km nytt dobbeltspor på Vestfoldbanen mellom Drammen stasjon og Skoger, gjennom en ny tunnel i Strømsåsen. I tillegg skal Drammen stasjon og Gulsbogen stasjon bygges om, og det skal legges 2 km nytt spor mellom Drammen og Gulsbogen.

Nykirke–Barkåker

Utbyggingen av strekningen Nykirke–Barkåker omfatter 14 km nytt dobbeltspor og ny Horten stasjon ved Skoppum vest. Sammen med dobbeltsporstrekningen Drammen–Kobbervikdalen, gir dette sammenhengende dobbeltspor fra Drammen til Tønsberg. Det gjør det mulig med en kjøretid på om lag én time mellom Oslo og Tønsberg, samt togavganger hvert kvarter, når utbyggingen er fullført i 2025.

Innføring til Tønsberg stasjon (Barkåker–Tønsberg)

Innføringen til Tønsberg stasjon omfatter nødvendig ombygging på Tønsberg stasjon, inkl. å legge til rette for ERTMS på Tønsberg stasjon. Dette vil tilfredsstille krav til økt kapasitet ved nytt togtilbud når nytt dobbeltspor på strekningene Drammen–Kobbervikdalen og Nykirke–Barkåker åpner.

Midlertidig anlegg for togparkering ved Drammen

Det skal etableres et midlertidig anlegg for togparkering ved Drammen i 2021. Dette skal erstatte dagens anlegg, som fjernes i forbindelse med utbyggingen av dobbeltsporet Drammen–Kobbervikdalen.

Planlegging

I 2021 fortsetter planleggingen av tiltak som øker kapasiteten for togparkering ved Drammen og Tønsberg stasjoner, både for eksisterende og nytt materiell. Dette er nødvendig for å realisere de planlagte tilbudsforbedringene fra 2025.

IC Østfoldbanen og Follobanen – økt kapasitet og redusert reisetid mellom Oslo og Fredrikstad/Sarpsborg

Det settes av om lag 5,9 mrd. kr til IC-prosjektene på Østfoldbanen og Follobanen. Tilbudsforbedringen som investeringene skal realisere, er kortere reisetid og mulighet for flere avganger mellom Oslo og Moss, Fredrikstad og Sarpsborg samt kortere reisetid mellom Oslo og Halden.

Haug–Seut–Sarpsborg

I planleggingen av strekningen Haug–Seut–Sarpsborg er det avdekket vesentlig økte kostnader for videre utbygging av Østfoldbanen. Et endret utbyggingsomfang vurderes. Det er viktig å finne gode transportløsninger for denne strekningen innenfor realistiske økonomiske rammer. Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen skal vurdere hensiktsmessige transportløsninger for strekningen, bl.a. vurdere oppstart av en ny konseptvalgutredning.

Kapasitet for togparkering sør for Moss

I 2021 skal tiltak som øker kapasiteten for togparkering sør for Moss planlegges. Dette gjelder både for eksisterende og nytt togmateriell som

skal fases inn frem mot de planlagte tilbudsforbedringene på Østfoldbanen.

Sandbukta–Moss–Såstad

Utbyggingen av strekningen Sandbukta–Moss–Såstad omfatter om lag 10 km nytt dobbeltspor og ny stasjon i Moss, sør for dagens stasjon. Hovedarbeidene startet høsten 2019. I Prop. 1 S (2019–2020), side 170, varslet Samferdselsdepartementet at det var risiko for at kostnadsrammen for prosjektet ikke var tilstrekkelig. I Meld. St. 17 (2019–2020) *Noen saker om jernbane* opplyste departementet at økt kostnadsramme ville bli foreslått i forbindelse med statsbudsjettet for 2021. Bane NOR har fått gjennomført supplerende grunnundersøkelser etter anbefaling fra sine rådgivere, dels etter erfaring fra utført arbeid på stedet. På grunnlag av dette vurderes ytterligere grunnforsterkningstiltak, men endelig løsning er ikke gitt ennå. Det vil være behov for en ny ekstern kvalitetssikring når tiltakene er kjent og planlagt. Samferdselsdepartementet legger opp til å komme tilbake med forslag om økt kostnads- og styringsramme for prosjektet i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2021.

Follobanen

Utbyggingen av Follobanen omfatter bygging av nytt dobbeltspor mellom Oslo S og Ski, som halverer reisetiden fra 22 til 11 minutter og legger til rette for tilbudsforbedringer på Østfoldbanen. Vestsiden av Ski stasjon ble tatt i bruk sensommeren 2020. Hovedarbeider for resten av Ski stasjon og dagstrekningen videreføres, og er planlagt å være ferdig sommeren 2022. Underbygningsarbeidene i tunnelene blir ferdige i 2020, og jernbanetekniske arbeider fortsetter frem til tunnelen blir ferdig i 2021, med etterfølgende signalarbeider til 2022. De jernbanetekniske arbeidene for innføring til Oslo S pågår, med omlegging av Østfoldbanen i august 2021, og til Follobanen tas i bruk i 2022. Det planlegges å ta i bruk Blixtunnelen og Ski stasjon i desember 2022 og Østfoldbanetunnelen i 2023. Arbeidene med innføringen til Oslo S og utbygging av Ski stasjon er de mest tidskritiske delene av prosjektet og utgjør den største risikoen for fremdriften. Bane NOR følger opp status og iverksetter nødvendige tiltak fortløpende.

I Meld. 17 (2019–2020) *Noen saker om jernbane* ble det orientert om økte kostnader for Follobanen og behov for å øke kostnadsrammen. Høsten 2019 ble det avdekket at å ferdigstille underbygningsarbeidene ved Oslo S er mer krevende

enn forutsatt. Å bygge om Østfoldbanekulverten på Oslo S ser også ut til å ta vesentlig lenger tid enn opprinnelig forutsatt, og at det var risiko for at arbeidene der må pågå fra sommeren 2021 til 2023. Årsaken til dette er knyttet opp til ytterligere konsekvenser som følge av hevingen av kontrakter med den konkursrammede entreprenøren Condotte og konsekvenser av dårlige grunnforhold. Gjennomføringen av jernbanetekniske arbeider ved innføringen til Oslo S har blitt utfordrende, bl.a. på grunn av senere ferdigstillelse av underbygningsarbeidene. Disse forholdene bidrar til økte kostnader i prosjektet.

Bane NOR har vurdert gjenstående kostnader og har med ekstern prosessleder utarbeidet ny usikkerhetsanalyse for prosjektet. Jernbanedirektoratet har på bakgrunn av gjennomgang og mottatt dokumentasjon kommet anbefalt ny kostnads- og styringsramme for Follobanen.

Samferdselsdepartementet foreslår på bakgrunn å øke kostnadsramme til 36 570 mill. kr og styringsramme på 35 255 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Både for å hente erfaringer for fremtidige store jernbaneprosjekter, og på grunn av den siste tids utvikling i prosjektet, har Samferdselsdepartementet satt i gang en evaluering av Follobaneprosjektet.

Vossebanen – fra halvtime til kvartersintervall mellom Arna og Bergen

Det settes av om lag 700 mill. kr til prosjektene på Vossebanen. Tilbudsforbedringen som investeringene skal realisere, er økt kapasitet og mulighet for økt frekvens for lokaltogene i Bergen. Planlegging av fellesprosjektet E16/Bergensbanen Arna–Stanghelle pågår og finansieres over Statens vegvesens budsjett, jf. omtale under programkategori 21.30 Veiformål.

Fløen–Bergen og Nygårdstangen godsterminal

I 2021 skal planleggingsarbeidet knyttet til Fløen–Bergen og Nygårdstangen godsterminal videreføres. Dette omfatter 1,3 km nytt dobbeltspor fra Fløen til Bergen stasjon, oppgradering av dagens spor med nytt jernbaneteknisk anlegg, herunder nytt signal- og sikringsanlegg samt modernisering av Nygårdstangen godsterminal.

Ulriken tunnel mellom Arna og Fløen

Utbyggingen av Ulriken tunnel mellom Arna og Fløen omfatter et nytt enkeltsporet tunneløp gjen-

nom Ulriken og ombygging av Arna stasjon. Dette inkluderer en kulvert under stasjonsområdet som er rustet mot en 200-års flom i Storelva, samt nye bruer ved Fløen og oppgradering av eksisterende Ulriken tunnel for å tilfredsstille krav til rømming og brannsikkerhet. Prosjektet har en total lengde på 10,6 km, og om lag 8 km er i den nye tunnelen. Tunnelene utrustes også for forbedret mobil- og internettdekning for de reisende.

Trønder- og Meråkerbanen – Utvikling av tilbudet på Trønderbanen

Det settes av om lag 600 mill. kr til utbygging av Trønder- og Meråkerbanen. Investeringene skal bidra til å utvikle togtilbudet mellom Melhus og Steinkjer, bl.a. ved å legge til rette for nytt togmateriell, delvis elektrifisering av jernbanen og på sikt også hyppigere avganger og redusert reisetid. Tiltakene gjennomføres i ulike trinn, som både hver for seg og samlet, skal bidra til at jernbanen kan spille en større rolle i det regionale kollektivtransporttilbudet.

To tog i timen på Trønderbanen

I henhold til Byvekstavtalen for Trondheimsområdet skal det utarbeides planer for kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen, med en ambisjon om realisering av to regiontog i timen på strekningen Melhus–Trondheim–Steinkjer. I 2021 settes det av midler til planlegging av nødvendige infrastrukturtiltak for tilbudsforbedringen.

Delelektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen

Delelektrifiseringen av Trønder- og Meråkerbanen omfatter elektrifisering av dagens trasé fra Trondheim til Hell, og videre fra Hell til Storlien (Meråkerbanen) og Stjørdal (Nordlandsbanen). Elektrifisering av Leangenbanen (Stavne–Leangen) er også inkl. i prosjektet. Elektrifisering innebærer bl.a. bygging av ny omformerstasjon ved Hell, master og fundamenter, kontaktledning, transformatorer og høyspentlinjer.

Plasser for å parkere tog og plattformer for nye tog

Videre bygging av plasser for å parkere tog og plattformtiltak er nødvendig for å kunne ta imot nye tog på Trønderbanen, Meråkerbanen og deler av Rørosbanen, der dagens tog har nådd tekniske levealder og må etter hvert byttes ut.

Jærbanen – fra to til fire avganger i timen mellom Stavanger og Ganddal

Det settes av om lag 40 mill. kr for å legge til rette for å videreutvikle dagens togtilbud på Jærbanen, i tråd med byvekstavtalen for Nord-Jæren. Togtilbudet forbedres ved at dagens lokaltogsystem mellom Stavanger og Sandnes forlenges til Ganddal og med fire avganger i timen. Videre foretas nødvendige arealavklaringer for en ev. fremtidig tilbudsforbedring med hyppigere avganger og redusert reisetid til Nærbø. I 2021 gjennomføres planlegging og avklaringer på kommunedelplannivå for mulig dobbeltspor Sandnes–Nærbø og for å fullføre planleggingen av vendespor på Ganddal.

Ny jernbanetunnel gjennom Oslo

Det settes av om lag 150 mill. kr til videre planlegging av ny jernbanetunnel gjennom Oslo. Ny jernbanetunnel mellom Oslo S og Lysaker vil kunne øke kapasiteten, regulariteten og punktligheten i trafikken. Prosjektet er i oppstartsfasen med teknisk hovedplan med arealplan og konsekvensutredning, og det arbeides med grunnlag for planprogram og anskaffelse av hovedrådgiver.

Programområder

Det settes av om lag 2,4 mrd. kr til mindre, men strategisk viktige infrastrukturprosjekter. Dette er tiltak som gir relativt høy nytte sammenlignet med investeringskostnaden. Tiltakene er gruppert etter hva de bidrar til å oppnå, f.eks. oppnå mer kapasitet i nettet, legge til rette for mer effektiv godstransport eller nødvendige tiltak for å kunne benytte nytt togmateriell.

Kapasitetsøkende tiltak

Kapasitetsøkende tiltak er nødvendige for å ta i bruk nytt togmateriell, skape en mer robust infrastruktur og øke jernbanenettets kapasitet. Tiltakene omfatter bl.a. anlegg for togparkering, plattformforlengelser og kryssingsspor.

Mer gods på bane

Vilkårene for godstransport på jernbanen skal bedres gjennom tiltak på godsterminaler, forlengelse av kyssingsspor og andre sporarbeider. Det er i tillegg etablert en egen midlertidig tilskuddsordning for å flytte mer godstransport over på jernbane, jf. omtale under post 75.

Ny rutemodell Østlandet

For å få en effektiv omlegging til forbedret rute-modell på Østlandet, skal det settes i verk tiltak for å ivareta dagens kapasitet på lokaltogene i Oslo, samt tiltak for flere togavganger og et mer oversiktlig togtilbud. Dette omfatter plattformforlengelser, stasjonstiltak, planskilte avgreininger, endring i retningsdrift og vendespor.

Stasjoner og knutepunkter

Kapasiteten, tilgjengeligheten og sikkerheten på togstasjoner skal bedres, bl.a. gjennom stasjonstiltak og bedre avvikshåndtering ved buss for tog. Stasjoner med flest av- og påstigninger er prioritert.

Sikkerhet og miljø

Sikkerheten og miljøet rundt eksisterende infrastruktur skal opprettholdes eller forbedres. Aktuelle tiltak i denne sammenhengen er sikring og sanering av planoverganger, rassikring, tunnelsikkerhet, teknisk trafikkikkerhet og miljøtiltak. Hvilke konkrete tiltak som blir gjennomført i 2021 prioriteres av Bane NOR, basert på en samlet vurdering av risiko- og sårbarhetsbildet. Foretaket prioriterer tiltak som forventes å gi best måloppnåelse for å forebygge alvorlige hendelser på planoverganger, forhindre ras og avsporing og sammenstøt mellom tog mv.

Tekniske tiltak

En stadig økende etterspørsel etter informasjons-overføring til ulike formål i jernbaneinfrastrukturen medfører behov for økt kapasitet og tilgjengelighet, som ikke kan innfris av eksisterende systemer. I 2021 gjennomføres det tiltak som skal bidra til å sikre at systemene er tilgjengelige, med tilstrekkelig kapasitet og funksjonalitet, og med mindre sårbarhet for ytre påvirkninger. Dette bidrar også positivt til jernbanetraffikkens driftsstabilitet og robusthet.

Post 74 Tilskudd til togmateriell mv.

Det foreslås bevilget 62,4 mill. kr.

Bevilgningen gjelder ERTMS-ombordutstyr på tog eid av Norske tog AS. Opplæringsutgifter på 52 mill. kr inngår i bevilgningen til kjøp av persontransport med tog, jf. kap. 1352, post 70. Nytt signalsystem innebærer at signalsystemet ikke lenger vil være fysiske installasjoner langs tog-

skinnene, men vil flyttes om bord i togene. Det er derfor nødvendig at eksisterende togsett oppgraderes med ERTMS-ombordutstyr slik at de kan kjøre på jernbanestrekningene der det nye signal-systemet rulles ut.

I tillegg til dette dekkes inntil halvparten av kostnadene til å installere ombordutstyr av en egen støtteordning som regnskapsføres på post 74. Bevilgningen til støtteordningen inngår i den samlede bevilgningen til ERTMS-prosjektet under post 71 og utbetales til togeierne i løpet av året, jf. stikkordet «*kan nyttes under post 74*» på post 71.

Post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane

Det foreslås bevilget 90 mill. kr.

Ordningen ble opprettet for å legge til rette for godsoverføring fra vei til jernbane, jf. omtale i Prop. 114 S (2018–2019) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2019*, jf. Innst. 391 S (2018–2019). Den gjelder i inntil tre år og er innrettet mot transportformene kombitransport og vognlast, der konkurransen mot veitransport er sterkest. Tilskudd utbetales til togselskapene basert på netto tonnkm gods kjørt på bane. EFTAs overvåkningsorgan (ESA) har vurdert ordningen og funnet at den er forenlig med statsstøttereglene i EØS-avtalen.

Post 76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren

Det foreslås bevilget 23 mill. kr.

Ordningen med prosjektstøtte til historiske jernbaneformål (1 mill. kr) og forvaltning av kulturminner (22 mill. kr) har hittil vært dekket av bevilgningen på henholdsvis kap. 1352, post 01 Driftsutgifter, og kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, men foreslås nå samlet på en egen post som skal dekke utgifter til å ta vare på kulturminner i jernbanesektoren. Det foreslås bevilget 23 mill. kr.

Jernbanedirektoratet har det overordnede og koordinerende ansvaret for å følge opp det videre arbeidet med Landsverneplanen og for å ta vare på og forvalte kulturminner. Bane NOR eier av store deler av de faste kulturminnene i jernbanen (ikke tog). Foretaket forvalter i dag en tilskuddsordning som dekker infrastrukturarbeider for å holde historiske museumsbaner i sikker og kjørbær stand. Norsk jernbanemuseum som er underlagt Jernbanedirektoratet, forvalter en støtteordning for rullende materiell (tog). Dette innebærer at museumsbanene må forholde seg til to virk-

somheter for samme for samme kulturminneobjekt og gir en fragmentert forvaltning av museumsbanene.

Ansvar, oppgaver og budsjettmidler overføres derfor fra Bane NOR til Jernbanedirektoratet, og forvaltes av Norsk jernbanemuseum fra og med 2021.

Kap. 4352 Jernbanedirektoratet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
01	Diverse inntekter	16 661	3 800	4 300
	Sum kap. 4352	16 661	3 800	4 300

Post 01 Diverse inntekter

Det budsjetteres med 4,3 mill. kr i inntekter. Om lag 1,5 mill. kr gjelder Norsk jernbanemuseum (billettinntekter, suvenirer, cruisekjøring mv.), og

om lag 2,8 mill. kr gjelder kurs- og semesteravgifter ved Norsk fagskole for lokomotivførere.

Merinntektsfullmakten for posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
01	Driftsutgifter	72 792	74 800	96 600
21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	20 058	21 100	
	Sum kap. 1354	92 850	95 900	96 600

Statens jernbanetilsyns oppgaver er knyttet til sikkerhet, samtrafikkevne og markedsovervåking.

Tilsynet er Samferdselsdepartementets fagorgan og sakkyndig for kontroll og tilsyn med virksomheter underlagt jernbanelovgivningen, samt lovene om taubaner og fornøyelsesinnretninger.

Etaten fører tilsyn med om lag 30 jernbanevirksomheter, om lag 380 taubanevirksomheter og om lag 330 virksomheter med fornøyelsesinnretninger.

Som overvåker av jernbanemarkedet skal Statens jernbanetilsyn påse at det er et effektivt marked for jernbanetransport med sunn konkurranse og like vilkår.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 96,6 mill. kr til tilsynet med jernbane, trikk og t-bane, tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger som innebærer en videreføring av aktivitetsnivået i 2020.

Tilsynet med taubaner og fornøyelsesinnretninger er endret. Etter at Statens jernbanetilsyn ble omorganisert fra 1. januar 2019 utføres arbeidet med tillatelse, tilsyn og regelverk nå både i Oslo og Trondheim. Postene 01 og 21 foreslås slått sammen fra 2021. En sammenslåing av de to postene vil gi tilsynet større fleksibilitet til å utnytte ressursene godt på tvers av fagområdene jernbane, taubane og fornøyelsesinnretninger.

Statens jernbanetilsyn vil i 2021 bl.a. prioritere:

- tilsynsaktiviteter tilpasset et jernbanemarked med flere aktører, og med særlig vekt på sikring, beredskap og IKT-sårbarhet
- legge til rette og tilpasse EUs jernbanebyrå, ERAs, utvidede rolle for sikkerhets sertifikater og tillatelser for grensekryssende trafikk
- følge opp og ev. innføre EUs fjerde jernbanepakke
- en mer synlig markedsovervåkning på jernbane
- bedre uhellsrapportering fra taubaner og fornøyelsesinnretninger, og en dekkende tilsynsplan for bransjene i henhold til nytt regelverk.

Ved at EUs fjerde jernbanepakke tas inn i EØS-avtalen, vil det være nødvendig med oppfølging fra Statens jernbanetilsyn, bl.a. med å harmonisere regelverk og søknadsprosesser knyttet til ev. utvidet rolle for ERA. De nye rammebetingelsene

i jernbanesektoren krever informasjon og veiledning til bransjen, noe Statens jernbanetilsyn vil prioritere i 2021.

For å sikre et effektivt marked for jernbanetransport med velfungerende konkurranse og like vilkår vil Statens jernbanetilsyn i 2021 fortsatt prioritere å informere og veilede aktørene i bransjen om regelverket og de økonomiske reguleringene som gjelder tilgangen til jernbanemarkedet. Tilsynet følger opp konkurranseutsettingen av persontransport med tog og utviklingen i markeds- og konkurranseforholdene i jernbanemarkedet generelt, herunder følger også tiltak knyttet til koronapandemien. Klager fra aktørene skal behandles fortløpende, og det er et mål å redusere tiden det tar å behandle klager. Statens jernbanetilsyn vil bidra til utvikling av felles beste praksis med de andre markedsovervåkingsorganene i EU/EØS samt påvirke i pågående regelverksarbeid innenfor området, bl.a. endringer i godskorridorforordningen.

Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
01	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	15 567	15 200	15 700
	Sum kap. 4354	15 567	15 200	15 700

Post 01 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger

Det budsjetteres med 15,7 mill. kr i gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger.

Merinntektsfullmakten for posten foreslås videreført, men knyttes nå til kap. 1354, post 01, jf. forslag til romertallsvedtak.

Kap. 4356 Bane NOR SF

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
96	Tingsuttak			200 000
	Sum kap. 4356			200 000

Post 96 Tingsuttak

Det foreslås bevilget 200 mill. kr i forbindelse med utskillingen av Spordrift AS fra Bane NOR SF

1. januar 2021, jf. omtale under kap. 1351 Spordrift AS.

Kap. 5611 Aksjer i Vygruppen AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2019	budsjett 2020	
85	Utbytte	233 000	185 000	
	Sum kap. 5611	233 000	185 000	

Samferdselsdepartementet vil avvikle praksisen med å legge frem egne stortingsmeldinger om virksomheten i Vygruppen AS (eiermelding). Det følger av Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping (Eierskapsmeldingen)* at omtalen av det enkelte selskap skjer i eierskapsmeldingen om statens samlede direkte eierskap. I eierskapsmeldingen redegjør regjeringen bl.a. for statens begrunnelse for eierskapet og statens mål som eier i hvert selskap samt hvordan staten utøver sitt eierskap. Behovet for rapportering til og ev. vedtak i Stortinget knyttet til Vygruppen AS dekkes også gjennom andre fremlegg til Stortinget. En avvikling av praksisen med å legge frem egne eiermeldinger for Vygruppen AS følger i tillegg av at selskapet i dag opererer i et marked som om få år er fullt ut konkurranseutsatt. Tilsvarende har Stortinget tidligere sluttet seg til regjeringens vurdering om å

avvikle ordningen med eiermeldinger for Posten Norge AS, jf. Meld. St. 31 (2016–2016) *Postsektoren i endring* og Innst. 76 S (2016–2017).

Post 85 Utbytte

Den langsiktige utbytteforventningen for Vygruppen AS utgjør 50 pst. av konsernets årsresultat etter skatt. Som følge av koronapandemien ble Vygruppen AS gitt utbyttefritak i 2020 for regnskapsåret 2019, jf. Prop. S. 117 (2019–2020) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2020* og Innst. 360 S (2019–2020).

For regnskapsåret 2020 venter Vygruppen et negativt årsresultat etter skatt i området 0,5–1,4 mrd. kr. Det er derfor ikke grunnlag for å budsjettere med utbytte fra Vygruppen AS i 2021. Endelig utbyttevedtak fattes på selskapets generalforsamling 2021.

Programkategori 21.60 Kystforvaltning

Utgifter under programkategori 21.60 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021	Pst. endr. 20/21
1360	Kystverket	2 669 251	2 527 800	2 524 488	-0,1
1361	Samfunnet Jan Mayen	54 772	55 500		-100,0
1362	Senter for oljevern og marint miljø	27 300	27 300	52 200	91,2
	Sum kategori 21.60	2 751 323	2 610 600	2 576 688	-1,3

Inntekter under programkategori 21.60 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021	Pst. endr. 20/21
4360	Kystverket	41 975	12 700	13 100	3,1
4361	Samfunnet Jan Mayen	8 035	6 300		-100,0
5577	Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet		814 500	796 700	-2,2
	Sum kategori 21.60	50 010	833 500	809 800	-2,8

Målene for regjeringens samferdselspolitikk er trukket opp i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Innenfor sjøtransporten vil regjeringen legge til rette for utvikling av en konkurransedyktig, effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport, med effektive havner og transportkorridorer samt en hensiktsmessig dimensjonert beredskap mot akutt forurensing. Regjeringen vil opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i sjøtransporten. Videre vil regjeringen bidra til å utvikle de enkelte transportmidlenes fortrinn, styrke samspillet mellom dem og ta i bruk ny og moderne teknologi, slik at det legges til rette for effektiv ressursutnyttelse.

Samferdselsdepartementets virkemidler innenfor kystforvaltningen omfatter rettslig regulering,

etatsstyring av Kystverket og Senter for oljevern og marint miljø og tilskuddsordninger rettet mot havnesektoren.

Kystverket har ansvaret for havne- og farvannsforvaltningen, mens Senter for oljevern og marint miljø skal være et nasjonalt og internasjonalt kompetansesenter for arbeidet med oljevern og marin plastforsøpling.

Til kystforvaltning foreslås bevilget i alt 2,6 mrd. kr. Av dette gjelder 2,5 mrd. kr Kystverket. Det budsjetteres med 796,7 mill. kr i sektoravgifter.

Til Senter for oljevern og marint miljø foreslås det bevilget 52,2 mill. kr. Av dette gjelder 25 mill. kr til planlegging av fasiliteter for testing av oljevernteologi.

Fra 2021 overføres forvaltningsansvaret for Jan Mayen fra Samferdselsdepartementet til Jus- og beredskapsdepartementet.

Resultatrapport 2019

Fremkommelighet

Bedre transportplanlegging, basert på bedre analyser og et forbedret statistikkgrunnlag for sjøbasert godstransport er et viktig grunnlag for Kystverkets arbeid med å styrke sjøtransportens konkurransekraft. Analyser og utredninger har gitt et bedre faglig grunnlag for å utvikle nye virkemidler og tiltak for mer effektiv godstransport.

Kystverket utreder muligheten for å samle inn godsdata i meldeportalen SafeSeaNet Norge. Målet er å forenkle og effektivisere rapporteringen fra skipsfarten til myndighetene og forbedre statistikkgrunnlaget. Etaten har også samlet inn og registrert regnskapsdata for de offentlige havnene, noe som vil gi kunnskap om havnenes økonomi og handlingsrom. Dette er relevant for en tilstandsbeskrivelse av havne-Norge og vurderinger av tiltak og virkemidler for å styrke sjøtransporten og havnene.

Sentralt i transportplanleggingen står tiltak for å utbedre farledene. Kystverket utarbeidet i 2019 samfunnsøkonomiske analyser av utbyggingstiltak innenfor utvalgte strekninger. Analysene inngår i kunnskapsgrunnlaget til Nasjonal transportplan 2022–2033.

I 2019 ble fem investeringsprosjekter avsluttet:

- *Innseiling Ålesund Aspevågen* i Ålesund kommune i Møre og Romsdal. Prosjektet omfattet utdyping og merking. Det har ført til bedre fremkommelighet til Aspevågen. Rene masser ble brukt til å etablere nytt næringsareal.
- *Innseiling Sandnessjøen* i Alstadhaug kommune i Nordland. Prosjektet omfattet utdyping og merking. Det har ført til redusert risiko for grunnstøting og bedre fremkommelighet til havna. Rene masser ble brukt til å etablere nytt næringsareal.
- *Båtsfjord fiskerihavn* i Båtsfjord kommune i Troms og Finnmark. Prosjektet omfattet utdyping i havna og merking. Det har ført til sikrere manøvrering og tilgang til kaiene og økt liggeareal for kystfiskeflåten. Rene masser ble brukt til å etablere nytt næringsareal.
- *Mehamn fiskerihavn* i Gamvik kommune i Troms og Finnmark. Prosjektet omfattet bygging av en ny molo. Det har ført til bedre liggeforhold for fartøy i havna.
- *Gjerdsvika fiskerihavn* i Sande kommune i Møre og Romsdal. Prosjektet omfattet utdy-

ping av innseilingen til havna og etablering av to nye strandkantdeponi som skal nyttes som næringsområder. Det har ført til sikrere tilgang og legger til rette for større skip.

Utbedring av innseilingene til Grenland og Bodø skulle vært ferdig i 2018, men er forsinket. Sistnevnte prosjekt er forsinket på grunn av manglende tilbud i en tidligere anbudskonkurranse samt utfordringer med å etablere massedeponi. Prosjektet i Grenland er forsinket på grunn av behov for å justere nautiske løsninger og farledsareal. Begge prosjektene planlegges nå avsluttet i 2021.

Fra og med 2019 har Kystverket administrert forskutteringsordningen for fiskerihavneanlegg og farledsprosjekter. Det ble i 2019 inngått forskutteringsavtaler med kommunene Giske, Herøy, Ibestad, Senja, Nordkapp og Gamvik innenfor den totale forskutteringsrammen på 550 mill. kr.

Kystverket forvalter tre tilskuddsordninger som skal bidra til å fremme nyskaping og konkurransevne innen sjøtransporten og til å overføre mer gods fra vei til sjø.

Tilskuddsordningen for investering i effektive og miljøvennlige havner ble opprettet i 2019, og skal bidra til en mer effektiv logistikk i havnene. Det ble gitt tilsagn om tilskudd på til sammen 43,7 mill. kr til fem prosjekter. Den beregnede årlige effektiviseringsgevinsten for disse prosjektene er 75,5 mill. kr.

Tilskuddsordningen for havnesamarbeid skal bidra til å styrke havnenes konkurransevne ved å etablere samarbeidsløsninger som gir bedre transportkvalitet og reduserte kostnader for brukerne. En evaluering i 2018 viste at ordningen utløste flere gode samarbeidsprosjekter, men at det var vanskelig å dokumentere effekter opp mot ordningens formål, bl.a. på grunn av ordningens korte levetid. De 15 prosjektene som fikk tilskudd i 2019 omfatter sammenslåing og utredning av fellesfunksjoner, digitaliseringsprosjekter og varestrømsanalyser med sikte på å overføre gods fra vei til sjø.

Tilskuddsordningen for overføring av gods fra vei til sjø er innrettet mot rederier som søker støtte for nyskaping og etablering av nye godsru- tetilbud. På bakgrunn av søknader og erfaringsdata gir de fem pågående prosjektene en forventning om varig overføring av 0,56 mill. tonn gods per år etter endt tilskuddsperiode. Dette utgjør rundt 10 pst. av målet i Nasjonal transportplan 2018–2029 om å overføre 5–7 mill. tonn gods fra vei til sjø og bane.

Sjøsikkerhet

Vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinnretninger er redusert fra om lag 1 mrd. kr i 2018 til om lag 0,9 mrd. kr i 2019. Vedlikehold og oppgradering av navigasjonsinnretninger som er viktig for sikkerheten, ble prioritert.

Tilgjengeligheten (opptid) for Kystverkets navigasjonsinnretninger med lys, dvs. fyr, lykter, lanterner, lysbøyer samt radarsvarere, er høy. Tilgjengeligheten var 99,8 pst. i 2019, og det var ingen ulykker som følge av svikt i navigasjonsinnretningene.

AIS er et automatisk identifikasjonssystem som er et viktig hjelpemiddel i sjøtrafikksentralenes arbeid med å overvåke skipstrafikken langs norskekysten. Sjøtrafikksentralene og de norske maritime myndighetene bruker informasjon både fra de landbaserte AIS-basestasjonene og AIS-satellittene. Gjennomsnittlig tilgjengelighet for de 77 AIS-basestasjonene som opereres av Kystverket, var 99,7 pst. i 2019. I tillegg til de landbaserte basestasjonene, brukes satellittovervåking. De fire havovervåkningssatellittene vil passere sin planlagte minste levetid i løpet av 2020. De to nyeste satellittene fra 2017 fungerte godt i 2019, mens de to eldste som er fra 2010 og 2014, nå har redusert ytelse. I samarbeid med Norsk Romsenter, Forsvaret og Forsvarets Forskningsinstitutt utvikler Kystverket to nye satellitter. Den første, NORSAT-3, skal etter planen settes i drift i 2020.

Sjøtrafikksentralene overvåker skipstrafikken i de områder langs kysten der skipstrafikken representerer en særlig risiko, bl.a. innseilingen til større petroleumsterminaler. For å unngå farlige situasjoner og sikre god trafikkflyt gir sentralene informasjon til fartøyer om bl.a. værforhold og skipstrafikk, assisterer fartøyer med navigeringen ved behov og organiserer trafikken i sine tjenesteområder. I 2019 klarerte sjøtrafikksentralene 442 583 seilaser i disse områdene, og 5 454 fartøyer ble kontaktet for å redusere risikoen for en alvorlig hendelse. Dette utgjorde 1,2 pst. av alle seilaser. Inngrep fra sjøtrafikksentralene har variert fra 1,2 til 2,1 pst. av alle seilaser i perioden 2015–2019. Sjøtrafikksentralen i Vardø har ansvar for å overvåke trafikken i norske havområder og seilaser med tankskip og annen trafikk som følger seilingsledene langs norskekysten.

I 2019 ble det registrert fire hendelser og ulykker med skip i sjøtrafikksentralenes tjenesteområder, derav tre grunnstøtinger og et sammenstøt. Ulykkene var ikke alvorlige, og de var ikke forårsaket av svikt i sjøtrafikksentraltjenesten.

Lospliktig trafikk omfatter både fartøyer med los om bord og fartøyer der føreren har farledsbevis. I 2019 utgjorde den registrerte lospliktige trafikken 121 502 seilinger, en økning på 2,8 pst. fra 2018. Av dette ble 79 159 seilaser gjennomført med farledsbevis, en økning på 2,2 pst. fra 2018. 40 820 seilaser ble gjennomført med los om bord, og dette er en økning på 3,2 pst. Det ble i 2019 registrert 22 ulykker med lospliktige fartøyer. 11 av disse skjedde på fartøyer med los om bord og 11 ved seilas med farledsbevis. Det var i 2019 ingen ulykker med fartøyer som hadde dispensasjon fra losplikten.

SafeSeaNet Norway er en nasjonal nettportal der skipsfarten sender rapporteringspliktige opplysninger til norske myndigheter og havner. I 2019 var tjenesten tilgjengelig for brukerne i 99,9 pst. av tiden. Arbeidet med forberedelser for sterkere harmonisering av slike nettportaler i EU/EØS, kalt europeisk maritimt single window, startet i 2019, og det er startet et prosjekt som skal utvikle en løsning for innrapportering av godstransport i SafeSeaNet Norway.

For en raskere situasjonsvurdering og mer effektiv beslutning om endring av sikringsnivået i havnene, oppdateres rutiner og varslingssystemer kontinuerlig. Både IMOs og EUs regelverk krever at det gjennomføres sårbarhetsvurderinger og sikringsplaner for alle havner og havneanlegg som betjener internasjonal trafikk. Ved utgangen av 2019 var om lag 630 havneanlegg godkjent for å ta imot trafikk som faller inn under disse regelverkene. I 2019 gjennomførte Kystverket 226 verifikasjoner og tilsyn av havneanlegg med utgangspunkt i regelverket om havnesikring. Det ble ikke registrert hendelser av en slik karakter at det maritime sikkerhetsnivået ble hevet.

Kystverkets informasjonstjeneste BarentsWatch etablerer og videreutvikler digitale tjenester for datadeling og samhandling. Formålet er å bidra til at norske hav- og kystområder blir brukt og forvaltet på en effektiv, bærekraftig og godt koordinert måte. BarentsWatch tilbyr informasjonstjenester som er tilgjengelige for alle, og et skjermet system som støtter norske myndigheters operative innsats i kyst- og havområdene. Bruken av den åpne delen av BarentsWatch økte med om lag 50 pst. fra 2018. Dette kan bl.a. skyldes at tjenestene videreutvikles løpende med tanke på brukervennlighet og -nytte.

Klima og miljø

Etter at klimagassutslippene fra innenriks sjøfart og fiske gikk jevnt nedover fra 2012 til 2017, var

det i 2018 en svak økning i utslippene på 93 000 tonn CO₂-ekvivalenter eller 3,0 pst., ifølge Statistisk sentralbyrås klimagassregnskap. Aktiviteten i norsk økonomisk sone målt i utseilt distanse (AIS-data) økte med 2,9 pst. fra 2017 til 2018. Det har særlig vært en økning innen segmentene passasjerskip, fiskefartøy, offshoreskip og cruiseskip. Utslippene henger i stor grad sammen med aktivitetsnivået i sjøfart og fiske. For å nå utslippsmålene er det behov både for å ta i bruk energisparende tekniske og operasjonelle løsninger, og for at flere skip bruker klimavennlige drivstoff. Bruken av lav- og nullutslippsteknologi øker særlig innenfor ferjesegmentet og til dels blant offshore forsyningsskip. Utfordringene varierer med energibehovet til ulike skipstyper og -størrelser og ut fra operasjonsmønster. Eksempelvis vil det for godsskip som går lange avstander og har anløp i mange havner, både være umodne teknologiske energiløsninger og behov for omfattende utbygging av infrastruktur for bunkring eller lading.

Antall skip i norske farvann som bruker lav- eller nullutslippsteknologi fortsetter å øke. I 2019 var det 67 skip med helelektrisk eller batterihybrid fremdrift og 69 skip med LNG-fremdrift. Tilsvarende tall for 2017 var henholdsvis 25 batteriskip og 59 LNG-skip. Andelen skip med lav- eller nullutslippsteknologi ligger i dag på om lag 2 pst. Kystverket har kartlagt teknisk informasjon om operative infrastrukturanlegg for alternative drivstoff og energikilder i sjøfarten. Våren 2020 var det registrert 118 landstrømanlegg, ti LNG-bunkringsanlegg og ett metanolbunkringsanlegg. Det bygges også et betydelig antall nye ladeanlegg for ferjer. Data er offentlig tilgjengelig på lavutslipp.kystverket.no.

Kystverket stiller krav til lav- og nullutslippsløsninger på egne fartøyer og innleide transporttjenester, som tilbringertjenesten for los. Dette gjelder også ved vedlikeholds- og anleggsarbeid med innleide entreprenører. Kystverkets batterihybride multifunksjonsfartøy OV Ryvingen var i ordinær drift i store deler av 2019. Fartøyets utslipp av CO₂ og NO_x er henholdsvis 45 pst. og 57 pst. lavere enn for de dieseldrevne fartøyene OV Skomvær og OV Utvær. Et nytt batterihybrid fartøy vil etter planen bli ferdig i løpet av høsten 2020.

Innenriks sjøfart og fiske hadde i 2018 et NO_x-utslipp på 42 000 tonn. Dette er en økning på 4,5 pst. fra 2017, men utslippsnivået er likevel det nest laveste utslippsnivået som er registrert siden 1990. Sektoren stod for om lag 25 pst. av de samlede NO_x-utslippene i Norge.

Det er ikke registrert farleds- eller havneprosjekt med stor negativ konsekvens for eller konflikt med naturmiljøet, og det er ikke ventet langvarig negativ påvirkning fra prosjekt som har blitt gjennomført i 2019. I forbindelse med prosjektet innseiling Ålesund ble det gjort en test av effektene av boblegardin for å redusere undersjøisk støy og trykkbølger fra sprengning. De foreløpige resultatene viser at boblegardin har en klar dempende effekt. Dette utviklingsarbeidet bidrar til en bedre forståelse av hvordan anleggsstøy kan påvirke naturmangfoldet og hvordan den negative påvirkningen fra anleggsarbeid kan reduseres.

Positivt plastregnskap er standardkrav i Kystverkets kontrakter for utbyggingsprosjekter. Det innebærer at entreprenøren skal dokumentere at det er samlet opp mer plast enn det som ble tilført til sjø i prosjektet.

Undersøkelser før farledsprosjekter starter opp avdekker ofte forurensede sedimenter fra bl.a. havnevirksomhet, skipsverft, gamle avfallsfyllinger og avløp. Grundig planlegging og overvåking, skånsomme metoder for gjennomføring og avbøtende tiltak sikrer at forurensing ikke spres, og at den fjernes på en forsvarlig måte. Kystverket samarbeider med aktuelle kommuner og Miljødirektoratet om miljømudring i tilknytning til egne prosjekter. Det er utført arbeid med å fjerne forurensede sedimenter i prosjektene innseiling Ålesund, innseiling Sandnessjøen og utbygging og merking inn til Breivikbotn fiskerihavn. Kystverket har videre satt i gang flere utredninger for å styrke kunnskapen om farledsprosjekters påvirkning på naturmangfold og vannkvalitet.

Kystverket videreførte i 2019 arbeidet med å skifte til LED-lys og solceller på navigasjonsinstallasjonene samt automatisering og fjernovervåking av fyr. Mindre dieselaggregater byttes ut med batteri eller solceller der dette er mulig. Dette gir redusert forbruk av energi og fossilt drivstoff. Det ble gjennomført saneringer av kvikksølv på flere fyrstasjoner i 2019, og Kystverket har etablert systemer for å overvåke luftverdier av kvikksølv på de aktuelle stasjonene.

Kystverket startet i 2017 en gjennomgang av alle anlegg som hadde engangsbatterier i 1995. Det ble i 2019 gjennomført rydding av gamle batterier rundt navigasjonsinnretninger, tilsvarende sju tonn med avfall.

Beredskap mot akutt forurensing

I 2019 mottok Kystverket 1 025 varsler om akutt eller fare for akutt forurensing, hvorav 607 var hendelser som medførte akutt forurensing. Disse

har Kystverket fulgt opp bl.a. ved å påse at den ansvarlige har utført nødvendige tiltak i henhold til tiltaksplikten og særskilte pålegg.

Kollisjonen mellom tankfartøyet Sola TS og fregatten KNM Helge Ingstad i Hjeltefjorden nord for Bergen i 2018 førte til en statlig aksjon. Denne pågikk frem til havaristen var fjernet i begynnelsen av mars 2019. Det var 500 m³ olje om bord i fregatten, og 143 m³ ble nødlosset, 68 m³ tatt opp av sjøen og om lag 284 m³ ble blandet i vannmassene eller fordampet. Miljøundersøkelingsprogrammet fortsatte etter dette, og det ble påvist begrensede negative miljøeffekter av oljeutslippet.

Tilsyn med og oppfølging av reder etter at tråleren «Northguider» grunnstøtte i Hinlopenstredet på Svalbard i 2018 fortsatte i 2019. Drivstoff og forurensede stoffer ble fjernet tidlig i 2019, og det ble iverksatt tiltak for å heve og fjerne havaristen sommeren 2019. Dette arbeidet stoppet opp på grunn av større skader enn antatt, samt utfordrende vær- og isforhold. Arbeidet er videreført i 2020.

I mars 2019 inntraff det to hendelser ved Hustadvika i Møre og Romsdal samtidig. Cruiseskipet Viking Sky var nær ved å havarere, og lasteskipet Hagland Captain fikk motorstans. Kystverket mobiliserte for aksjonering mot begge hendelsene og har fulgt opp med tilsyn og pålegg overfor reder av lasteskipet. Ingen av hendelsene medførte akutt forurensing.

Brann i tråleren «Bukhta Naezdnik» ved kai i Tromsø i september 2019 ble fulgt opp med tilsyn, pålegg, samt bruk av statlige materiellressurser for skadebegrensende tiltak. Tråleren ble fjernet i januar 2020.

I november 2019 var det et større punktutslipp av olje fra Statfjord A. Kystverket førte tilsyn med operatørens håndtering av hendelsen.

Kystverket har satt i gang og deltar i flere FoU-prosjekter innenfor beredskapsområdet bl.a. for å tilpasse beredskapen til nye drivstofftyper for skipstrafikken.

De siste årene har Kystverket gjennomført en rekke tiltak for å styrke beredskapen og øke kunnskapen om oljevern i nordområdene. Flere FoU-prosjekt er satt i gang for å bygge kompetanse og kapasitet for å håndtere akutt forurensing i islagte farvann, og flere av disse omhandler ulike oljers kjemiske, fysiske og toksiske egenskaper i arktisk klima. Senter for oljevern og marint miljø har i samarbeid med Kystverket utredet fasiliteter for testing av oljeverntechnologi på Fiskebøl. Som følge av bl.a. hendelsen med Northguider, vil

Kystverket skifte ut en del utstyr som ikke tåler operasjoner over lang tid i streng kulde.

Det internasjonale arbeidet følges opp gjennom deltakelse i FN's sjøfartsorganisasjon (IMO), EU/European Maritime Safety Agency (EMSA), Arktisk råd, Bonn-avtalen og København-avtalen. Kystverket bidrar også til NORADs program Olje for utvikling.

Miljøovervåking av fisk og skalldyr ved vrakdelene av U-864 utenfor Fedje i Vestland i 2019 viser at nivåene av kvikksølv i marine organismer fortsatt er på samme nivå som ellers i kyststrømmen på Vestlandet. Det ble våren 2019 gjennomført en ekstern vurdering av om det var kommet ny informasjon om kvikksølv eller ny teknologi for å heve last siden Kystverkets forprosjekt i 2014. Denne pekte på enkelte punkter som kunne vurderes nærmere. Regjeringen har besluttet å nedsette et ekspertutvalg som skal vurdere tiltak for videre håndtering av ubåtvraket, kvikksølvlasten og kvikksølvforurensingen av havbunnen rundt vraket. Utvalget vil etter planen starte sitt arbeid i 2020.

Den statlige slepeberedskapen besto i 2019 av fire fartøyer – ett fra Kystvakten og tre fra private aktører. Slepeberedskapen må ses i sammenheng med Kystvaktens og Redningsselskapets ressurser samt andre private og offentlige fartøyer med slepekapasitet.

Samfunnssikkerhet

Arbeid med samfunns- og IKT-sikkerhet er integrert i Kystverkets virksomhet. Etaten har utarbeidet en egen strategi for samfunnssikkerhet med tilhørende handlingsplan. I 2019 fortsatte Kystverket å bidra i videreutviklingen av totalforsvaret ved å delta i øvelser og evalueringsarbeid sammen med andre etater.

Evnen til effektiv og sikker samhandling med Forsvaret og andre sivile aktører og etater er en viktig del av totalforsvaret. Kystverket deltar i samhandling med Forsvaret og andre totalforsvarsaktører og utarbeidet i 2019 en overordnet ROS-analyse for transport. Etaten er i gang med å revidere egne beredskapsplaner.

Kystverket deltar i relevante fora og prosesser knyttet til IKT-sikkerhet. I samarbeid med Sjøfartsdirektoratet er det gjort en kartlegging av etatens ansvar og oppgaver relatert til IKT-sikkerhet i maritim sektor.

Det forekom ikke større sikkerhetshendelser med nedetid for kritiske systemer eller som påvirker brukerne av Kystverkets IKT-tjenester i 2019.

Klimatilpasning er et viktig område i samfunnssikkerhetsarbeidet. For kystforvaltningen er det særlig viktig å få frem hvilken betydning mer ekstremvær, havnivåstigning og endringer i bølgepåslag vil ha for planprosesser når det gjelder å vurdere tiltak i sjø. Mange moloer verner lokal-samfunn og annen infrastruktur i tillegg til havner og kaianlegg. Kystverket har revidert sin veileder for bygging av moloer, slik at den i større grad tar hensyn til klimaendringer og ekstremvær. Klimatilpasning inngår også i vurderingene ved vedlikehold og etablering av navigasjonsinfrastruktur langs kysten.

For nærmere omtale av samfunnssikkerhetsarbeidet vises det til omtalen av Samfunnstryggleik i del III.

Senter for oljevern og marint miljø

Senter for oljevern og marint miljø gjennomførte i 2019 en utredning som gir oversikt over kunnskapsstatus og behov for forskning og utvikling innen oljevern. Det er etablert et forum for forskning og utvikling innen oljevern. Senteret har videre etablert to digitale portaler; en kunnskapsportal som formidler kunnskap om oljevern og marin forsøpling, og en nasjonal ryddeportal for rapportering og informasjon om ryddet marin forsøpling og områder med særlig behov for rydding.

Andre saker

Driften av samfunnet Jan Mayen gikk som normalt i 2019. Forsvarsbygg leverte et forprosjekt for nytt hovedbygg.

Utfordringer, mål og prioriteringer i 2021

Sjøtransporten forventes å øke i årene som kommer, samtidig som effektene av klimaendringene ventes å bli mer merkbare. Sammen med økende interesse for virksomhet i, og bruk av, sjøarealer, gir dette utfordringer for sikkerhet og fremkommelighet i farvannet, og forvaltningen av sjøarealer og havrom. Kravene til samfunnssikkerhet og behov for klimatilpasningstiltak øker. Samtidig må klimagassutslippene fra sjøtransporten reduseres.

Effekten av koronapandemien på sjøtransporten i 2021 er usikker og avhenger av flere faktorer, som bl.a. den videre utvikling av pandemien internasjonalt og dens virkning på internasjonal handel og turisme og nasjonale smitteverntiltak. Erfaringene så langt kan tilsi at godstransporten til sjøs blir mindre påvirket, mens passasjer- og cruisetra-

fikk vil bli redusert også i 2021. Kystverkets analyser viser at i perioden fra medio mars til medio august 2020 gikk godstransporten i stor grad som normalt, mens det var en stor nedgang i passasjer- og cruisetraffikk.

I tillegg står sjøtransporten overfor en rask teknologisk utvikling som utfordrer både strukturene for og evnen til styring, omstilling og langsiktig planlegging. Denne utviklingen utfordrer gjeldende regelverk, stiller strengere krav til oppdatert kunnskap om sektoren og krever økt innsats innen forskning og utvikling. Det må ventes at det økonomiske handlingsrommet i offentlig sektor vil bli mindre fremover. Dette betyr at det også innen statlige tiltak for sjøtransport og kystforvaltning må gjøres tydelige prioriteringer med vekt på effektiv ressursutnyttelse og samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Sjøtransport har lave infrastrukturkostnader og lavere skadekostnader forbundet med arealbeslag, kø, støy, lokal luftforurensing, ulykker og personskader enn andre transportformer. Ved høy kapasitetsutnyttelse har godstransport på sjø over lange avstander relativt lavt energiforbruk og lave klimagassutslipp. Det er likevel behov for å redusere klimagassutslippene i årene fremover.

Regjeringen vil videreføre arbeidet for en konkurransedyktig, effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport, med effektive havner og farleder og en hensiktsmessig dimensjonert beredskap mot akutt forurensing. Videre vil regjeringen opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i sjøtransporten og bidra til å utvikle de enkelte transportmidlenes fortrinn, styrke samspillet mellom dem og ta i bruk ny og moderne teknologi.

Konkurransedyktig sjøtransport

Målt i tonn står sjøtransporten for omtrent 90 pst. av den samlede norske utenrikstransporten og omtrent 52 pst. av innenlandsk transportarbeid (tonnkm). Utenrikstransporten omfatter i stor grad transport av store volumer over lange avstander, gjerne med bulklast som f.eks. petroleumsprodukter og mineraler.

Godstransportsystemet i Norge karakteriseres av at de ulike transportformene i stor grad utfyller hverandre. Konkurransesflatene mellom transportformene er begrenset, selv om de i enkelte deler av godstransportmarkedet kan ha større betydning. Over tid utvikler transporttilbyderne produktene sine i tråd med markedets endrede forventninger og sine konkurransefortrinn. Dette innebærer ofte at de spesialiserer seg på det de er best på.

For at et transporttilbud skal være attraktivt må det være tilgjengelig, og dette innebærer geografisk nærhet mellom transportkjøper og transporttilbud. Det store antallet kommunalt eide havner og et stort antall private kaier reflekterer vareeiers behov for nærhet til sjøtransporttilbudet. Det er et betydelig behov for å opprettholde kai- eller havneanlegg så nærme transportkjøper som mulig. Det kan legges til rette for slik samlokalisering bl.a. ved å utvikle næringsarealer i eller i umiddelbar nærhet til havnene. Å opprettholde en desentralisert havne- og kaistruktur kan bidra til å sikre tilgjengeligheten til sjøtransporttilbudet også for næringslivet i distriktene. Kommunene må selv avgjøre hvilke arealer som er egnet for og som bør reguleres til havneformål og andre utbyggingsformål. Statlige og regionale myndigheter kan påvirke beslutningen i planprosessen på ordi- nært vis, dersom det er behov for det.

Farledstiltak legger til rette for konkurranse- dyktig sjøtransport, bl.a. ved at utbedring av farle- der bidrar til økt kapasitet, gir større manøvre- ringsrom og reduserer seilingstiden. Videre inne- bærer farledstiltak også bedre sikkerhet for de sjøfarende og, i mange tilfeller, at det blir fjernet forurensede masser. Dette forbedrer miljøtilstan- den både i havner og kystnære områder.

I 2021 vil arbeidet med farledsprosjektene i innseilingen til Grenland og innseilingen til Bodø videreføres og ferdigstilles.

Regjeringen har etablert tilskuddsordninger for å styrke nærskipfarten og stimulere til mer effektiv sjøtransport. Tilskuddsordningen for hav- nesamarbeid skal legge til rette for at sjøtransportens konkurranseevne styrkes gjennom mer effektive havner ved at havnene etablerer gode samarbeidsløsninger. Ordningen for tilskudd til overføring av gods fra vei til sjø (insentivordnin- gen) bidrar til å etablere nye sjøtransporttilbud som gir økt sjøtransport og reduserte skadekost- nader fra godstransport i form av bl.a. ulykker, støy, kø og klimagassutslipp. Tilskuddsordningen for investering i effektive og miljøvennlige havner skal bidra til å øke effektiviteten i logistikkjeden og redusere transportkostnadene. Disse til- skuddsordningene er viktige virkemidler i regje- ringens godstransportpolitikk.

Forebyggende sjøsikkerhet

For å redusere sannsynligheten for ulykker til sjøs og beskytte samfunnet mot hendelser som kan føre til tap av liv, personskade, miljøskade og øko- nomiske konsekvenser, er det etablert en rekke forebyggende sjøsikkerhetstiltak. Tiltakene

omfatter både infrastruktur og tjenester, bl.a. navi- gasjonsinnretninger, farledsutbedringer, losord- ningen, sjøtrafikksentralene, meldingstjenester og maritime overvåkningssystemer. De bidrar til for- utsigbar og sikker seilas og reduserer risikoen for ulykker og alvorlige hendelser.

Losordningen skal trygge ferdseilen til sjøs og verne om miljøet ved å sørge for at fartøyer som ferdes i norske kystfarvann har navigatører med tilstrekkelig farvannskunnskap og kompetanse for sikker seilas. I 2021 skal Kystverket fortsatt prioritere tilsyn og kontroll med farledsbevisord- ningen og etterlevelsen av losplikten samt følge opp hendelser og ulykker der fører har farledsbe- vis eller det er los ombord.

De maritime overvåkingssystemene gir over- sikt over skipstrafikken og setter norske myndig- heter i stand til å oppdage farlige situasjoner, gripe inn ved hendelser, avverge ulykker og ivareta ope- rative oppgaver i kyst- og havområdene. Kystver- ket skal sørge for at den maritime trafikkovertvå- kingen gir et tilfredsstillende situasjonsbilde av skipstrafikken langs norskekysten og i norske havområder, bl.a. ved bruk av satellitter.

Sjøtrafikksentralene skal avdekke hendelser og avvik fra sikker seilas, slik at nødvendige sjø- sikkerhets- og beredskapstiltak raskt kan settes i verk ved behov. Arbeidet med å utvide tjeneste- området til sjøtrafikksentralene på Vestlandet videreføres. Utvidelsen av tjenesteområdet til far- vannet sør av Florø til nord av Måløy vil være ope- rativt i 2021.

Kystverkets navigasjonsinfrastruktur omfatter nær 22 000 navigasjonsinnretninger som fyr, lyk- ter, faste og flytende merker og radarsvarere. Inn- retningene har høy oppetid og bidrar til sikker navigasjon langs kysten. Det er viktig at innretnin- gene gir korrekt informasjon til brukerne. Kyst- verket prioriterer vedlikeholdstiltak ut fra en vur- dering av ulykkesrisiko, samfunnsnytte og potensi- ell skadeutvikling på den maritime infrastruktu- ren.

Klimaendringene krever endret standard på nyanlegg og kan bidra til å øke kostnadene til planlegging, etablering, vedlikehold og drift av maritim infrastruktur på lengre sikt. Dette følges opp i planprosessene og ved prosjektering, bl.a. gjennom å oppdatere krav til dimensjonering av infrastrukturen.

Klimagassutslipp, naturmangfold og vannkvalitet

Kystverket har ansvar for å bidra til å følge opp nasjonale mål for klima og miljø innen egen sektor og gjennom egen virksomhet, bl.a. ved å legge til

rette for sikker sjøtransport og god fremkommelighet i norske farvann og beredskap mot akutt forurensing. For å redusere klimagassutslippene i sektoren skal Kystverket samarbeide med andre statlige aktører om å utrede tiltak og barrierer og utvikle egnede virkemidler.

Videreutvikling av Kystverkets utslippsberegninger vil bidra til et bedre kunnskapsgrunnlag om klimagassutslippene i sektoren og til utforming av mer målrettede og effektive tiltak og virkemidler. Kystverket vil legge til rette for å formidle kunnskap om tiltak og virkemidler som kan bidra til det grønne skiftet i sjøfarten og i havnesektoren.

Gjennom innovative anskaffelser bidrar Kystverket til å fremme utvikling og opptak av klima- og miljøvennlig teknologi i sektoren, bl.a. til utvikling av ny batteriteknologi, energistyrings-systemer og flere energisparende tekniske og operasjonelle tiltak om bord.

Kystverket skal fortsette samarbeidet med andre statlige myndigheter og kommuner ved opprydding av forurensede sedimenter i forbindelse med havne- og farledstiltak. I 2021 skal Kystverket starte opp arbeidet med utdyping av farleden til Forsøl i Hammerfest kommune. Arbeidet gjennomføres i samarbeid med prosjektet Ren havn Hammerfest, som skal bidra til å fjerne forurensede masser i området.

Etaten skal bidra til vurdering av miljøpåvirkning fra fysiske inngrep i sjø innenfor vannforvaltningen og følge opp hvordan egne tiltak påvirker vannkvaliteten.

Beredskap mot akutt forurensing

Kystverket har det operative ansvaret for den statlige beredskapen mot akutt forurensing og for å samordne privat, kommunal og statlig beredskap i et nasjonalt beredskapssystem.

Den statlige beredskapen er dimensjonert med utgangspunkt i trafikkbilde og risiko, og beredskapsnivået skal være basert på kunnskap om miljørisikoen. Klimaendringer, nye drivstofftyper og en forventet økning i sjøtransporten i årene fremover kan få betydning for dimensjoneringen og hvilke tiltak som prioriteres.

Det er særlig krevende å bekjempe akutt forurensing i nordområdene, og det er viktig med økt kunnskap og utvikling av egnede metoder og tek-

nologi for håndtering av akutt forurensing i isfylte farvann. Kystverket gjennomfører konkrete tiltak som styrker oljevernberedskapen i nordområdene, bl.a. relevant øvingsaktivitet. I tillegg er samarbeid med andre land om oljevernberedskap i Arktis viktig. Kystverket og Senter for oljevern og marint miljø skal følge opp utredningen om å etablere fasiliteter for testing av oljevernteknologi på Fiskebøl.

Utslipptet av plastpellets fra containerskipet Trans Carrier i februar 2020 førte til forurensing av kysten fra svenskegrensen til Arendal. Kystverket erklærte statlig aksjon for å koordinere innsatsen i en rekke kommuner og fylker. Erfaringene så langt er at Kystverkets måte å organisere aksjoner på er hensiktsmessig også overfor denne type hendelser. Nye typer forurensingshendelser ventes oftere i fremtiden, både på grunn av klimaendringer og økt aktivitet i hav- og kystområdene. Utfordringen fremover blir å opprettholde en riktig dimensjonert beredskap.

Senter for oljevern og marint miljø

Innenfor oljevern skal Senter for oljevern og marint miljø videreføre arbeidet med å øke kunnskapen og styrke samarbeid innenfor FoU, teknologiutvikling og metodikk. Senteret skal vurdere å etablere et faglig tidsskrift for oljevern og beredskap mot akutt forurensing. Et ev. tidsskrift bør gi mulighet for å publisere innsendte forskningsbaserte og faglige bidrag og ha åpen tilgang. Senter for oljevern og marint miljø skal også bistå i samarbeid nasjonalt og internasjonalt for å styrke kompetansen innenfor oljevern.

Kunnskapsportalen for oljevern og marin forsøpling skal driftes og videreutvikles etter behov.

Innenfor marin forsøpling er god drift og brukervennlighet av ryddeportalen «Rydde» sentralt. Videre skal del to av portalen, «Rent Hav», videreutvikles som et viktig hjelpemiddel for forvaltningen. Senter for oljevern og marint miljø skal videre bistå i arbeidet med organisering av opprydding, miljøovervåking av marin forsøpling og mikroplast samt spredning av kunnskap om opprydding og om forsøpling fra sjøbaserte kilder. Innen internasjonalt samarbeid om marin forsøpling er det arbeid i tilknytning til Global Partnership on Marine Litter og kunnskapsarbeidet under OSPAR-konvensjonen mest aktuelt.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1360 Kystverket

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
01	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 833 079	1 869 000	1 878 200
21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	60 218	35 200	31 100
30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	404 841	249 300	280 600
34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	2 029	25 800 ¹	
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 01</i>	289 650	192 500	193 788
60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	26 145	33 300	34 300
71	Tilskudd til havnesamarbeid	7 042	10 900	11 200
72	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø, <i>kan overføres</i>	15 473	50 000	31 600
73	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, <i>kan overføres</i>	30 774	51 300	52 900
74	Tilskudd til kystkultur		10 500	10 800
	Sum kap. 1360	2 669 251	2 527 800	2 524 488

¹ Fra 2021 inngår også 6,5 mill. kr til å prosjektere ferdig farledsprosjektet innseiling Leirpollen i Troms og Finnmark som tidligere var plassert på kap. 1360, post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift. Prosjektet skal vurderes på nytt i forbindelse med ny rullering av NTP 2022–2033.

For endringer etter saldert budsjett 2020, inkl. tiltak som følge av utbruddet av koronaviruset, vises det til kap. 3.2 i del I.

Til Kystverket foreslås det bevilget 2,5 mrd. kr. Deler av Kystverkets virksomhet er finansiert gjennom sektoravgifter, jf. kap. 5577, post 74.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 1 878,2 mill. kr.

Kystverket er en etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensing. En sentral oppgave i sjøsikkerhetsarbeidet er å forebygge ulykker og hindre og begrense skadeeffektene ved akutt forurensing. Videre driver Kystverket tjenesteproduksjon, som bl.a. lostjenester og meldings- og informasjonstjenester.

Regjeringen har besluttet at Kystverket skal gå fra å være inndelt i et hovedkontor og fem regionkontorer til å være organisert etter funksjoner. Hovedtrekkene i ny organisasjonsmodell skal være på plass fra 1. januar 2021. Omorganisering

skal gjøre etaten i stand til å møte utfordringer og krav knyttet til samfunnsutvikling, teknologisk utvikling og nødvendige miljøhensyn i årene som kommer. Videre skal organiseringen gi mer infrastruktur og bedre tjenester for pengene. Omorganiseringen medfører at Samferdselsdepartementet blir klageinstans for vedtak som Kystverket fatter som førsteinstans.

Los og sjøtrafikksentraler

Til losordningen og sjøtrafikksentraler settes det av om lag 860 mill. kr.

Av dette settes om lag 740 mill. kr av til drift av losordningen. Denne er i hovedsak avgiftsfinansiert, men 86 mill. kr finansieres gjennom statlig bevilgning.

På budsjettet settes det av om lag 90 mill. kr til driften av de fire sjøtrafikksentralene i Sør-Norge. Driften finansieres gjennom sektoravgifter.

Sjøtrafikksentralen i Vardø overvåker alle tankskip og risikotrafikk langs hele kysten, i hav-

områdene rundt Svalbard og ved gassterminalen på Melkøya utenfor Hammerfest. Utgiftene til driften av denne, om lag 30 mill. kr, finansieres ved statlig bevilgning.

Navigasjonsinfrastruktur

Den fysiske navigasjonsinfrastrukturen er viktig for å opprettholde og styrke sikkerhetsnivået i sjøtransporten. Det settes av om lag 380 mill. kr. Midlene skal bidra til å redusere vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinnretningene. Drift og vedlikehold av installasjoner som har stor betydning for navigasjonssikkerheten, prioriteres.

Midlene dekker også drift og videreutvikling av BarentsWatch og elektroniske meldings- og informasjonstjenester. Det vises også til kap. 1360, post 45.

Beredskap mot akutt forurensing

Som del av den nasjonale beredskapen mot akutt forurensing settes det av om lag 330 mill. kr til flyovervåking og satellittjenester, lagring og vedlikehold av utstyr, gjennomføring av kurs og øvelser og den nasjonale slepeberedskapen.

Transportplanlegging, kystforvaltning og administrasjon

Det settes av om lag 310 mill. kr til transportplanlegging, kystforvaltning, planlegging av farledsprosjekter, havnesikkerhet og administrasjon. Kystverkets forvaltningsoppgaver fremgår bl.a. av havne- og farvannsloven, forurensingsloven og Svalbardmiljøloven.

Post 21 Spesielle driftsutgifter

Det foreslås bevilget 31,1 mill. kr for å dekke utgifter til tiltak for å bekjempe og redusere fare for akutt forurensing samt fjerne gjenstander i eller nær farledene som kan medføre fare for skipstrafikken.

Videre dekker bevilgningen utgifter til miljøundersøkelse og -overvåking av ubåtvraket U-864 utenfor Fedje i Vestland fylke.

I tilfeller av akutt forurensing kan det raskt være behov for midler til aksjoner som staten setter i verk, eller garantier til kommuner som starter aksjoner med vesentlige driftsutgifter, og som selv ikke er i stand til å dekke påløpte utgifter før refusjon for aksjonen fra ansvarlig forurensere er betalt. Det foreslås å videreføre fullmakten til å overskride bevilgningen med inntil 70 mill. kr per

aksjon, dersom det er nødvendig for å iverksette tiltak uten opphold, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold

Det foreslås bevilget 280,6 mill. kr. Videre foreslås en fullmakt til å pådra forpliktelser ut over budsjettåret for investeringer, jf. forslag til romertallsvedtak.

Bevilgningen omfatter om lag 81 mill. kr til investeringer i navigasjonsinfrastruktur. Midlene bidrar til å redusere vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinnretningene.

Videre settes om lag 91 mill. kr av til investeringer i farleder. Farledstiltakene skal bidra til at farleder får dybde, bredde, og navigasjonsinfrastruktur som gir god sikkerhet og fremkommelighet. Det planlegges følgende farledsutbedringer i 2021:

- innseiling Grenland, i kommunene Porsgrunn, Bamble og Larvik, Vestfold og Telemark – ferdigstilles i 2021
- innseiling Bodø, Bodø kommune, Nordland – ferdigstilles i 2021
- innseiling Bulandet, Askvoll kommune, Vestland – ferdigstilles i 2022
- innseiling Forsøl, Hammerfest kommune, Troms og Finnmark – ferdigstilles i 2022
- Innseiling Maurholen, Eigersund kommune, Rogaland – ferdigstilles i 2022.

Statens fiskerihavneanlegg skal overføres til fylkeskommunene etter avtale. Når det er inngått avtale mellom fylkeskommuner og staten, vil midler til dette formålet over kap.1360, post 30, overføres til Kommunal- og moderniseringsdepartementets kap. 572 Rammetilskudd til fylkeskommuner og fordeles.

Fra 1. januar 2020 ble fiskerihavneanleggene i Vestland, Rogaland, Agder, Vestfold og Telemark og Viken fylkeskommuner overført. Det gjenstår å inngå avtaler med Troms og Finnmark, Nordland, Trøndelag og Møre og Romsdal fylkeskommuner.

Det er satt av 88,3 mill. kr på posten som overføres til fylkeskommunenes rammetilskudd ved ev. inngåelse av avtaler. Det vises også til omtale under kap. 1360, post 60.

Fra 2021 inngår også 6,5 mill. kr til å prosjektere ferdig farledsprosjektet innseiling Leirpollen i Troms og Finnmark som tidligere var plassert på kap. 1360, post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift. Prosjektet skal vurderes på nytt i forbindelse med ny rullering av Nasjonal transportplan 2022–2033.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Det foreslås bevilget 193,8 mill. kr.

Bevilgningen omfatter anskaffelse av IKT-utstyr og produksjons- og anleggsmidler til navigasjonsinfrastruktur, maritim trafikkovervåking, sjøtrafikksentraler, los, utvikling av intelligente transportsystemer for maritim sektor, beredskap mot akutt forurensing og til Kystverkets rederi og tilsynslag.

Det settes av om lag 82 mill. kr til navigasjonsinfrastruktur, elektroniske navigasjons- og meldingstjenester og videreutvikling av Barents-Watch.

Videre settes det av 19,1 mill. kr til beredskap mot akutt forurensing.

Til fornying av det tekniske utstyret ved sjøtrafikksentralene settes det av om lag 64 mill. kr. Om lag 2,2 mill. kr er avgiftsfinansiert, jf. kap. 5577, post 74.

Det er satt av midler til å fortsette utvidelsen av tjenesteområdet til sjøtrafikksentralene på Vestlandet. Når utvidelsen er ferdig, vil tjenesteområdet omfatte farvannet fra Fedje til Kristiansund.

Innenfor losområdet settes det av om lag 16 mill. kr til investeringer i IKT-verktøy og losstasjoner. Investeringene er avgiftsfinansierte, jf. kap. 5577, post 74.

Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg

Det foreslås bevilget 34,3 mill. kr.

Statens fiskerihavneanlegg skal overføres til fylkeskommunene etter avtale, jf. omtale under kap. 1360, post 30.

Bevilgningen på post 60 skal i sin helhet overføres til fylkeskommunenes rammetilskudd, særskilt fordelt, men først når slik avtale er inngått med fylkeskommuner.

Post 71 Tilskudd til havnesamarbeid

Det foreslås bevilget 11,2 mill. kr.

Formålet med ordningen er å støtte havnesamarbeid som stimulerer til transport av mer gods på sjø. Ordningen skal legge til rette for at sjøtransportens konkurransevne styrkes ved at havnene etablerer samarbeidsløsninger som gir bedret transportkvalitet og reduserte kostnader for brukerne. Tilskudd gis innenfor rammen av EUs statsstøtte- og konkurranseregelverk.

Post 72 Tilskudd til overføring av gods fra vei til sjø

Det foreslås bevilget 31,6 mill. kr.

Formålet med ordningen er å overføre gods fra vei til sjø. En slik overføring vil kunne gi positive effekter på miljø, klima, trafikksikkerhet og fremkommelighet.

Redere kan søke om tilskudd i inntil tre år til å etablere nye sjøtransporttilbud, som ikke ville blitt etablert uten tilskudd. Prosjektene må føre til godsoverføring fra vei til sjø og ha en nytteeffekt for samfunnet. Det er en forutsetning at prosjektene kan drives videre uten tilskudd etter tilskuddsperiodens utløp. Ordningen skal bidra til at etableringen av samfunnsøkonomisk lønnsomme sjøtransporttilbud ikke hindres av svak bedriftsøkonomisk lønnsomhet i oppstartsfasen. Tilskuddet kan dekke opp til 30 pst. av driftskostnadene eller opptil 10 pst. av investeringskostnadene.

Det er knyttet en tilsagnsfullmakt til ordningen, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 73 Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner

Det foreslås bevilget 52,9 mill. kr.

Tilskuddsordningen for investering i effektive og miljøvennlige havner som ble opprettet i 2019, er etablert som en midlertidig forsøksordning over tre år. Ordningen skal evalueres senest i 2021.

Formålet med ordningen er å bidra til å gjøre sjøtransport mer konkurransedyktig sammenlignet med veitransport, samt bidra til lavere transportkostnader, godsoverføring fra vei til sjø og positive klima- og miljøeffekter.

Tilskuddsordningen er rettet mot havnene og skal effektivisere logistikkjeden gjennom å utløse samfunnsøkonomisk lønnsomme investeringer i allment tilgjengelige havner som ellers ikke ville blitt realisert. Aktuelle prosjekter kan omfatte investeringer i havneinfrastruktur og tilgangsinfrastruktur fra vei og sjøside samt mudring.

Det er knyttet en tilsagnsfullmakt til ordningen, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 74 Tilskudd til kystkultur

Det foreslås bevilget 10,8 mill. kr.

Formålet med tilskuddsordningen er å ivareta den maritime kulturarven, i det alt vesentlige gjennom å bidra til finansiering av Kystverkmusea.

Kystverkmusea ble åpnet i 2008 som et nettverkssamarbeid mellom Lindesnes Fyrmuseum, Jærmuseet, Sunnmøre Museum og Museum Nord. Modellen forutsetter at minimum 40 pst. av utgiftene til driften av den enkelte enhet dekkes av lokale og regionale bidrag. Modellen er omtalt nærmere i St.prp. nr. 1 (2005–2006). I 2016 ble

Museene for kystkultur og gjenreisning i Finnmark innlemmet.

Kystverkmusea dokumenterer og formidler etatens historie i tråd med det overordnede målet om at Kystverkets kulturarv skal være grunnlag for kunnskap, opplevelse og verdiskaping.

Kap. 4360 Kystverket

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
02	Andre inntekter	41 975	12 700	13 100
	Sum kap. 4360	41 975	12 700	13 100

Post 02 Andre inntekter

Posten omfatter inntekter fra eksterne, bl.a. knyttet til salg av fiskerihavner og statens beredskap mot akutt forurensing. Det budsjetteres med 13,1 mill. kr på posten.

Det er knyttet en merinntektsfullmakt til posten, jf. forslag til romertallsvedtak. Merinntektsfullmakten knyttet til salg av fiskerihavner er foreslått endret til også å gjelde næringsaktive fiskerihavner, jf. forslag til romertallsvedtak.

Kap. 5577 Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
74	Sektoravgifter Kystverket		814 500	796 700
	Sum kap. 5577		814 500	796 700

For endringer etter saldert budsjett 2020, inkl. tiltak som følge av utbruddet av koronaviruset, vises det til kap. 3.2 i del I.

Post 74 Sektoravgifter Kystverket

Sektoravgiftene under Kystverket er anslått til 796,7 mill. kr. Posten omfatter Kystverkets inntekter fra losavgiftene og sikkerhetsavgiften. Losavgiftene skal dekke en andel av utgiftene for losordningen. Avgiftene består av:

- losingsavgift som betales ved faktisk bruk av los

- losberedskapsavgift som betales både ved faktisk bruk av los og av fartøyer som seiler med farledsbevis
- farledsbevisavgift som betales ved utstedelse, fornying eller endring av farledsbeviset.

Sikkerhetsavgiften skal dekke driftskostnadene ved sjøtrafikksentralene i Horten, Brevik, Kvitsøy og Fedje.

Det er knyttet en merinntektsfullmakt til posten, jf. forslag til romertallsvedtak.

Kap. 1361 Samfunnet Jan Mayen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
01	Driftsutgifter	46 827	55 500	
30	Nytt hovedbygg på Jan Mayen	7 945		
	Sum kap. 1361	54 772	55 500	

For endringer etter saldert budsjett 2020, vises det til kap. 3.2 i del I.

Forvaltningsansvaret for Jan Mayen overføres til Justis- og beredskapsdepartementet fra 2021.

Kap. 4361 Samfunnet Jan Mayen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
07	Refusjoner og andre inntekter	8 035	6 300	
	Sum kap. 4361	8 035	6 300	

Forvaltningsansvaret for Jan Mayen overføres til Justis- og beredskapsdepartementet fra 2021.

Kap. 1362 Senter for oljevern og marint miljø

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
50	Tilskudd	27 300	27 300	52 200
	Sum kap. 1362	27 300	27 300	52 200

Post 50 Tilskudd

Det foreslås bevilget 52,2 mill. kr som er en økning på om lag 25 mill. kr fra saldert budsjett 2020.

Senter for oljevern og marint miljø skal være et nasjonalt og internasjonalt kompetansesenter for arbeidet med oljevern og mot marin plastforsøpling. Det er et forvaltningsorgan med særskilte fullmakter og er lokalisert i Svolvevæ i Vågan kommune.

Senteret skal fremme best tilgjengelig vitenskapelig og erfaringsbasert kunnskap og være en pådriver for å utvikle kostnadseffektive og miljø-

vennlige teknologier, metoder og tiltak for oljevern og for opprydding av marin forsøpling samt for forebygging av marin forsøpling fra sjøbaserte kilder. Ev. synergier mellom oljevern og opprydding av marin forsøpling skal utnyttes. Senteret skal samarbeide med offentlige etater, forskningsinstitusjoner, private og frivillige aktører om å legge til rette for og gjennomføre tiltak innenfor disse områdene.

Det settes av 25 mill. kr i 2021 til planlegging av fasiliteter for testing av oljeverntechnologi på Fiskebøl i Hadsel kommune i Vesterålen.

Programområde 22 Posttjenester

Programkategori 22.10 Posttjenester

Utgifter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021	Pst. endr. 20/21
1370	Posttjenester	705 300	617 400	740 200	19,9
	Sum kategori 22.10	705 300	617 400	740 200	19,9

Regjeringen vil sikre et godt og likeverdig posttilbud over hele landet.

Samferdselsdepartementets virkemidler på postområdet omfatter regulering og kjøp av ulønnsomme post- og banktjenester. Departementet samarbeider med Kommunal- og moderniseringsdepartementet om etatsstyring av Nasjonal kommunikasjonsmyndighet på postområdet.

Det foreslås å bevilge 740,2 mill. kr til kjøp av post- og banktjenester.

Resultatrapport 2019

Bevilgningen til kjøp av ulønnsomme post- og banktjenester fra Posten, dvs. tjenester selskapet ikke ville levert ut fra forretningsmessige hensyn, bidro i 2019 til å finansiere postomdeling fem dager i uken, fremsending av blindeskriftsendinger og grunnleggende banktjenester i landspostnettet.

I konsesjonen for Posten var det i 2019 krav om at minst 85 pst. av prioritert brevpost innenlands skulle være fremme to dager etter innlevering og 97 pst. etter fire dager. I 2019 kom 91,1 pst. av slik brevpost frem etter to dager, mens 99,2 pst. var fremme etter fire dager. Etter omleggingen til postomdeling annenhver dag fra 1. juli 2020, er kravet endret til at minst 85 pst. av innenlandsk brevpost skal være fremme innen tre dager etter innlevering, mens minst 97 pst. skal være fremme innen fem dager etter innlevering.

For lørdagsomdeling av aviser har departementet, i forståelse med avisbransjen og Easy2You, stilt krav om at selskapet over tid skal

ha en klagepromille (klage per 1 000 aviser) på 3–4 eller bedre. I 2019 var den i snitt på under tre promille.

Til tross for sterkt fallende papiroplag og økende digitalopplag har avisbransjen fremdeles vesentlige annonseinntekter knyttet til papiravisen. I Prop. 102 L (2018–2019) *Endringer i postloven (antall omdelingsdager)* la Samferdselsdepartementet derfor opp til å kjøpe avisomdeling tre faste dager i uken i tre år fra det tidspunktet postlovens krav til antall omdelingsdager trådte i kraft. Etter åpen konkurranse inngikk departementet avtale med Posten om kjøp av avisomdeling for de ukedager som Posten fra 1. juli 2020 ikke har regulær postomdeling. Avtalen med Posten varer ut juni 2022, med mulighet for inntil to års forlengelse.

Utfordringer, mål og prioriteringer i 2021

Posttjenestene er en viktig del av infrastrukturen som bidrar til bosetting og næringsliv over hele landet. Teknologiu utviklingen innebærer samtidig at stadig mer kommunikasjon skjer digitalt med den følge at brev volumene stadig går nedover. Dette er forsterket på grunn av koronapandemien.

Det overordnede målet er at brukere over hele landet skal få tilgang til gode og fremtidsrettede posttjenester, og et likeverdig tilbud av leveringspliktige posttjenester til overkommelig pris, gjennom effektiv bruk av samfunnets ressurser.

Det legges til rette for et likeverdig tilbud av leveringspliktige posttjenester over hele landet, bl.a. gjennom lover, forskrifter, konsesjoner, avta-

ler, pålegg om leveringspliktige posttjenester og statlig kjøp av ulønnsomme post- og banktjenester. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet ivaretar viktige tilsynsfunksjoner i postmarkedet.

Som leveringspliktig tilbyder omdeler Posten Norge AS fra 1. juli 2020 post annenhver ukedag over hele landet mot tidligere fem dager i uken.

Brevvolumene er redusert med om lag 65 pst. siden 1999, og en ny reduksjon på nær 60 pst. er ventet mellom 2018 og 2025. Posten Norge har derfor gjennomført betydelige omstillinger innenfor postvirksomheten de siste 20 årene.

Utviklingen er den samme i flere land, men har kommet spesielt langt i Norden. Det er foreslått eller gjennomført endringer i leveringsplikten i flere land.

Samferdselsdepartementet har i 2020 mottatt utredninger om konsekvenser av ytterligere reduksjoner i de leveringspliktige tjenestene. Regjeringen vil vurdere hvordan disse skal følges opp og komme tilbake til Stortinget på egnet måte ved behov for nye endringer, jf. Prop. 102 L (2018–2019) *Endringer i postloven (antall omdelingsdager)*.

Utgiftene til kjøp av ulønnsomme posttjenester ventes å øke betydelig i årene fremover. Dersom Posten skal opprettholde postomdeling til post-

kasser annenhver dag, har selskapet anslått at kompensasjonskravet vil kunne bli på over 1 mrd. kr om få år. Det er betydelig usikkerhet knyttet til disse fremskrivingene.

Kontrakt om lørdagsomdeling av aviser i abonnement i områder uten eksisterende avisbudnett ble inngått i 2018 mellom Samferdselsdepartementet og Easy2You AS etter konkurranse. Selskapet leverer i de geografisk mest krevende områdene for distribusjon. Den opprinnelige avtalen om lørdagsdistribusjon av aviser gjaldt til januar 2020. Departementet har benyttet opsjonen til å forlenge avtalen med 12 måneder, slik at den nå varer til januar 2021. Etter en konkurranse inngikk departementet i januar 2020 avtale med Aktiv Norgesdistribusjon AS om avisomdeling på lørdager. Avtalen vil gjelde fra januar 2021, når avtalen med Easy2You utløper, og ut juni 2022. Det vil være mulig å forlenge avtalen med Aktiv Norgesdistribusjon AS med inntil to år.

Postens konsesjonsforpliktelser skal erstattes av en avtale om å utføre leveringspliktige posttjenester. Prosessen har tatt lenger tid enn ventet. Departementet mener at det ikke er hensiktsmessig å starte avtaleprosessen før de store omstillingene i postnettet og postreguleringen er gjennomført.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1370 Posttjenester

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2019	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021
70	Kjøp av post- og banktjenester, <i>kan overføres</i>	705 300	617 400	740 200
	Sum kap. 1370	705 300	617 400	740 200

Post 70 Kjøp av post- og banktjenester

Det foreslås å bevilge totalt 740,2 mill. kr. Bevilgningen omfatter 64,2 mill. kr til kontrakten med Easy2You AS og Aktiv Norgesdistribusjon for omdeling av aviser på lørdager, og 110 mill. kr til kjøp av avisomdeling på ukedager etter kontrakt med Posten Norge. Det settes videre av 566 mill. kr til Posten Norge for å levere pålagte posttjenester.

I juni 2020 inngikk Samferdselsdepartementet kontrakt med Norsk Bibliotektransport på 85 000 kr i året for frakt av punktskriftlitteratur.

Kjøp av post- og banktjenester blir brukt for å sikre et tilbud av leveringspliktige tjenester som ikke ville bli tilbudt basert på forretningsmessige hensyn. Dette vil i 2021 bl.a. sikre at alle får post levert annen hver ukedag. Statlig kjøp fra Posten går frem av tabell 4.27.

Tabell 4.27 Statlig kjøp fra Posten Norge AS

	Mill. kr
1,5 omdelingsdager for 100 pst. av husstandene	538
Gratis fremsending av blindeskriftsendinger	7
Sum merkostnader ulønnsomme posttjenester	545
Merkostnader grunnleggende banktjenester i landpostnettet	21
Sum merkostnader ulønnsomme tjenester (statlig kjøp)	566

Avtalen mellom Posten og DNB om banktjenester i landpostnettet går ut ved nyttår. Det arbeides

med å avklare hvilke løsninger som kan tilbys for landpostnettet i 2021.

Del III
Omtale av viktige oppfølgingsområde

5 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029

5.1 Oppfølging av økonomisk ramme for perioden 2018–2023

Som det går fram av Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, tek regjeringa sikte på gradvis å fase inn ressursane til transportinfrastruktur i planen. Ressursbruken i det enkelte budsjettår vil bli tilpassa det samla økonomiske opplegget innanfor rammene som følgjer av handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi.

Tabell 5.1 viser status for oppfølginga av Nasjonal transportplan 2018–2029 i budsjettforslaget for 2021. Gjennomsnittleg ramme for første del av planperioden er brukt som referanse. Store investeringar har slått ulikt inn dei enkelte åra. Oppfølginga det enkelte år av Nasjonal transportplan i tabell 5.1 må forståast med dette som utgangspunkt.

Det har vore ei gradvis opptrapping av løyvingane i perioden 2018–2020, og med budsjettforslaget for 2021 fortsett denne opptrappinga. Budsjettforslaget til formål omfatta av Nasjonal transportplan er for 2021 over 7 mrd. 2021-kroner høgare enn i 2018. Budsjettet for 2018, som markerte starten på ny planperiode, blei om lag 4 mrd. 2021-kroner høgare enn budsjettet for 2017 etter påplussingar i revidert nasjonalbudsjett og nysalderinga.

Til oppfølging av Nasjonal transportplan i 2021 er det foreslått å løyve 73,1 mrd. kr. Forslaget er 0,4 mrd. kr lågare enn løyvinga i 2020 med dei ekstraordinære tiltaka etter koronabrotet, men nær 1,7 mrd. kr høgare enn budsjettforslaget for 2020. Løyvingsforslaget inneber ei samla oppfølging av den økonomiske planramma etter fire år av første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2018–2029 på 62,1 pst.

Til jernbaneinfrastruktur er det foreslått å løyve 27,2 mrd. kr i 2021, noko som er nær 3 mrd. 2021-kroner høgare enn budsjettet for 2020. Midlane blir nytta til planleggjing og rasjonell gjen-

nomføring av alle dei store jernbaneprosjekta som no blir bygd.

Det er i tillegg ei stor satsing på store kollektivprosjekt i dei fire største byområda, der staten bidreg med inntil 50 pst. av kostnadene i tråd med rasjonell framdrift i utbyggingsperioden. Det er foreslått å løyve i overkant av 2,6 mrd. kr i statleg bidrag i 2021 til dette. I bompengeaftalen frå 2019 er det opna for å auke tilskotet frå 50 til 66 pst. Det er sett av over 0,9 mrd. kr til dette i 2021, der halvparten er øyremerkte reduserte bompengar og halvparten betre kollektivtilbod i byane etter lokal prioritering. Det blir òg foreslått å løyve om lag 1,9 mrd. kr i andre tilskot til byområda. Samla aukar løyvinga til desse tiltaka med om lag 0,6 mrd. kr frå saldert budsjett 2020. Det gir ei oppfølging av ramma i første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2018–2029 på 77,4 pst. etter fire år.

Det er foreslått å setje av i alt 39 mrd. kr til vegformål i 2021. I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det lagt vekt på å auke satsinga på vedlikehald. I 2021 blir vedlikehaldsetterslepet på riksvegnettet samla redusert med om lag 1,5 mrd. kr. Det er i hovudsak innsatsen for å utbetre tunnelar som gjer at vedlikehaldsetterslepet samla sett blir redusert. Regjeringa foreslår å løyve 18,7 mrd. kr til investeringar i riksvegar over budsjetta til Statens vegvesen og Nye Veier AS. I tråd med føringane frå Prop. 1 S (2015–2016) foreslår regjeringa å løyve 5,8 mrd. kr til Nye Veier AS.

Det er foreslått å løyve 1,4 mrd. kr i 2021 til oppfølging av den økonomiske ramma i Nasjonal transportplan til kystformål.

På området «Nye NTP-tiltak» inngår i 2021 Pilot-T, der regjeringa foreslår å løyve 62 mill. kr.

Tabell 5.1 viser oppfølginga av Nasjonal transportplan 2018–2029 i perioden 2018–2023, fordelt på sektorar, løyvingar så langt i perioden og budsjettforslaget for 2021. Oppfølginga av den økonomiske ramma i pst. etter fire år er vist i kolonnen til høgre.

Tabell 5.1 Oppfølging Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode

						Mill. 2021-kr	
		Gj.snitt per år NTP 2018–2023	Løyving 2018	Løyving 2019	Løyving 2020	Forslag 2021	Oppfølging NTP etter fire år i pst.
<i>Vegformål</i>							
1320	Statens Vegvesen	34 856,1	32 291,3	32 689,5	34 681,9	30 510,4	62,2
1321	Nye Veier AS	5 785,1	5 785,1	5 785,1	5 785,1	5 785,1	66,7
572	Rammetilskot til fylkes- kommunane	2 272,4	2 613,8	2 717,9	2 717,9	2 717,9	79,0
Sum	Vegformål	42 913,6	40 690,2	41 192,5	43 184,9	39 013,4	63,7
<i>Jernbaneformål</i>							
1352	Jernbanedirektoratet	26 454,7	21 321,8	22 622,5	24 079,6	27 187,6	60,0
<i>Kystformål</i>							
1360	Kystverket	2 149,3	1 413,8	1 504,7	1 481,6	1 400,3	45,0
<i>Særskilde transporttiltak</i>							
1332	Transport i byområde mv.	3 212,5	2 495,5	2 224,2	4 741,1	5 452,1	77,4
	Nye NTP-tiltak ¹	502,3	120,6	131,2	83,0	62,0	13,2
	Sum	75 232,2	66 041,8	67 675,1	73 570,2	73 115,5	62,1

¹ Omfattar Pilot-T, alternativt kjernenett og tilrettelegging for fiberkabler til utlandet og flytting av Bodø lufthamn.

5.2 Oppfølging av hovudmåla

Regjeringa har som mål å utvikle eit transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidreg til omstilling til lågutsleppsamfunnet. Eit omfattande infrastrukturløft kan leggje til rette for å styrkje konkurransekrafta for næringslivet og skape betre bu- og arbeidsregionar. Ein betre utvikla infrastruktur vil knyte landet betre saman, sikre høg mobilitet og gi kortare reisetider. Regjeringa har lagt vekt på ei balansert måloppnåing.

Regjeringa vil i planperioden prioritere ressursbruken inn mot dei tre hovudmåla:

- betre framkome for personar og gods i heile landet
- redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen
- redusere klimagassutsleppa i tråd med ei omstilling mot eit lågutsleppsamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvensar.

For dei enkelte hovudmåla er det utarbeidd fleire etappemål som uttrykkjer kva regjeringa ønskjer å oppnå i planperioden. For å vurdere i kva grad

måla blir nådde, er det utvikla indikatorar for dei ulike etappemåla.

Departementet gjer under greie for dei viktigaste prioriteringane og ambisjonane for å følgje opp hovudmåla og resultata så langt i planperioden.

5.2.1 Betre framkome for personar og gods i heile landet

Det er eit mål i Nasjonal transportplan 2018–2029 at transportsystemet skal bli meir påliteleg og robust gjennom styrkt drift og vedlikehald, tiltak for å ta igjen vedlikehaldsetterslep og skredsikring. Utbygging og utbetringar av infrastrukturen skal gi kortare reisetider og tilstrekkeleg kapasitet i transportsystemet. Styrkt satsing i byområda vil bidra til at veksten i persontransporten kan takast av kollektivtransport, sykkel og gange. Tiltaka vil òg bidra til universelt utforma reisekjeder.

Etappemål i planperioden er:

- transportsystemet skal bli meir robust og påliteleg
- kortare reisetider og tilstrekkeleg kapasitet

- persontransportveksten i byområda skal takast av kollektivtransport, sykkel og gange
- universelt utforma reisekjeder
- transportkostnader for godstransport skal reduserast, fortrinna for dei ulike transportmidla skal utnyttast og meir gods skal overførast frå veg til sjø og bane.

Etappemål: Transportsystemet skal bli meir robust og påliteleg

Eit robust og påliteleg transportsystem har særleg mykje å seie for transportkostnadene til næringslivet. Tiltaka i Nasjonal transportplan 2018–2029 skal bidra til at talet på timar med stengde vegar og talet på timar med forseinking på jernbane blir redusert. På veg skal midlar til fornying bidra til at delar av vedlikehaldsetterslepet blir tatt igjen. Dei store investeringsprosjekta, skredsikringstiltaka og utbetringa av flaskehalsar vil gjere riksvegnettet meir påliteleg. For sjøtransporten er førebyggjande sjøtryggleikstiltak viktige for å gjere transporten påliteleg.

Fjellovergangane i Noreg var mellombels stengde i totalt 3 715 timar i vintersesongen 2019/2020. Dette er meir enn normalt. Det har vore mykje dårleg vær på dei fleste fjellovergangane både i Sør- og Nord-Noreg. Statens vegvesen arbeider med å betre oppfølginga av driftsentrepreneurane med systematisk opplæring og god dokumentasjon og kontroll av utført arbeid. Vinterdrift er prioritert i denne oppfølginga. Det er òg sett i gang eit arbeid for å utvikle system for å gjennomføre risikoanalysar ved stenging og kolonnekøyring. Eit slikt system kan gi betre informasjon for avgjerder både for driftsentrepreneurane og for trafikantane.

Det såkalla hendingsbaserte toppsystemet på vegtrafikksentralane er klar for pilotering siste kvartal i 2020, og første versjon er planlagt tatt i bruk i andre kvartal 2021. Ei eiga løysing for innsyn for vegeigarar blir ferdig hausten 2020. Denne løysinga tilbyr data frå Vegloggen i første versjon, og etter kvart frå det hendingsbaserte toppsystemet når det blir tatt i bruk i 2021. Data kan bli behandla i eige brukargrensesnitt og kan i tillegg bli henta ut på maskinlesbart format. Hendingsbasert toppsystem vil òg levere vegmeldingar som kan lesast maskinelt. Dette kan nyttast av andre system for presentasjon av veg- og trafikkinformasjon, enten formatert for bruk i kart eller til vidare analyse.

Høg innsats på vedlikehald av infrastrukturen på jernbane, særleg fornying, skal gjere dei tekniske anlegga meir driftsstabile og togtrafikken

meir påliteleg, sjølv med aukande trafikkmengde. Det har vore store utfordringar knytt til punktlegheta, særleg for persontoga i rushtidstrafikken og for godstoga. Auka trafikk og utnytting av kapasiteten i infrastrukturen gjer at trafikkavviklinga er meir sårbar for feil i infrastrukturen, m.a. på grunn av ekstremvær.

I den daglege drifta av togtrafikken er det prioritert at toga skal vere punktlege, framfor høg regularitet. Nokre forseinka tog blir derfor innstilte, slik at normal rute kan opprettast på nytt.

Målet for 2019 var at 90 pst. av persontoga og godstoga skulle vere punktlege, og at regulariteten skulle vere 99,2 pst. Resultatet blei at 89,2 pst. av alle persontoga var punktlege, og regulariteten var på 96,6 pst. Av godstoga var 78,2 pst. punktlege i 2019. Målet i 2021 er framleis at 90 pst. av både persontoga og godstoga skal vere punktlege. Med den generelle tilstanden på jernbaneanlegga, tett togtrafikk, særleg på det sentrale Austlandet, planlagde saktekøyringar i samband med utbyggingar mv. og risiko for driftsavbrot på grunn av ekstremt/ustabilt vær, er risikoen høg for at ein ikkje når målet for regularitet i 2021 på 99,2 pst.

På oppdrag frå Kystverket har DNV GL analysert 2/3 av anløpa med containerskip til norske hamner i 2016–2017. Rapporten dokumenterte m.a. at anløpa typisk var mellom 8 og 20 timar forseinka, og at dette var meir enn for andre transportformer. Sjøtransporten vil kunne auke konkurransekrafta om tidskritisk gods dersom den blir meir påliteleg. Kystverket vil kartleggje anløp med containerskip til norske hamner for åra 2018–2019.

Det blir utført om lag 40 000 losoppdrag i året. Ventetid for los måler del av losoppdrag der fartøyet må vente i over éin time for å få los. Registrert ventetid for los på over éin time har dei siste åra vore på om lag 2 pst. med ein mindre auke i 2018 og 2019. Auken i ventetid i dei to åra kjem av ei styrt utvikling for å nytte ressursane meir effektivt, men er òg eit resultat av bruk av nye digitale verktøy som m.a. gir ei meir korrekt registrering av ventetida.

Punktlegheta på flyplassane til Avinor var i 2019 høgare enn i 2018, men noko lågare enn i 2017. I dei seinare åra har punktlegheta falle frå nærmare 90 pst. i 2014 til 84,4 pst. i 2019. På grunn av stor konkurranse blant flyselskapa blir høg utnytting av flymateriell og mannskap viktig. Forseinkingar på enkeltavgangar vil derfor raskt forplante seg i heile nettverket. Kombinert bruk av ressursar på internasjonale ruter og innlands-

ruter påverkar òg punktlegheta på innlandsrutene.

Regulariteten på Avinor sine flyplassar er høg, og var i 2019 på 97,8 pst.

I mars 2020 blei det innført restriksjonar som følgje av koronapandemien. For å sikre eit grunn-tilbod av innanlandske flyruter har departementet sidan slutten av mars gjennomført direktekjøp frå operatørane. Velfungerande flyruter er viktig for næringslivet og fleire samfunnsfunksjonar, som helse- og pasienttransport. Pandemien har naturleg nok påverka regulariteten og pålitelegheita i 2020. Utviklinga i 2021 er usikker.

Etappemål: Kortare reisetider og tilstrekkeleg kapasitet

Spart reisetid utgjer ofte ein vesentleg del av den samfunnsøkonomiske nytten ved investeringsprosjekt i transportsektoren. Reisetid mellom bustad og arbeidsstad er vesentleg for storleiken på arbeidsmarknadene og dermed for regional utvikling. Redusert framføringstid er òg viktig for godstransporten. I byane kan det dreie seg om små reisetidsinnsparingar for mange menneske, medan store innkortingar av strekningar og ferjefrie samband utanfor byområda kan gjere at trafikantane sparer mykje tid brukt på reise.

Dei riksvegprosjekta som det i Nasjonal transportplan 2018–2029 blei lagt opp til å opne i planperioden, skulle gi betydeleg redusert reisetid. På jernbanenettet vil utbyggingar og utbetringar redusere reisetida. Det same vil nytt materiell og auka frekvens i togtrafikken.

I 2021 opnar tre riksvegprosjekt som gir redusert reisetid. Dei andre prosjekta som opnar i 2021 fører ikkje til redusert reisetid.

Prosjektet E39 Mandal øst–Mandal by er ein del av utbygginga av sikker ny veg mellom Mandal og Lyngdal i Agder fylke. Strekinga blir bygd ut med 7 kilometer firefelts-motorveg og 6 kilometer tofelts-veg som tilførselsveg til Mandal by. Prosjektet som blir bygd av Nye Veier AS, gir redusert reisetid på 10 minutt.

Prosjektet rv. 36 Bø–Seljord koplars seg til E18 i Grenland og E134 i Seljord. Det utbetrar og aukar vegstandarden på to delstrekningar på rv. 36 mellom Bø og Seljord i Seljord kommune. Dette vil lette framkoma og avvikinga for næringstransport og andre tunge køyretøy. I tillegg var det behov for å oppgradere og forsterke vegen. Vegutbetringa fører til noko redusert reisetid.

I prosjektet E6 Ballangen sentrum blir det bygd ny veg på 1,2 km med 8,5 meter vegbreidde

som kortar inn køyrelengda med 1,6 km og reduserer reisetida noko.

Fleire mindre jernbaneprosjekt vil bli ferdige i 2021. Dei vil ikkje gi fleire avgangar eller kortare reisetid i første omgang. Eit betre tilbod til dei reisande er i dei fleste tilfella avhengig av at det blir gjort fleire tiltak før det har effekt. Hovudtyngda av jernbaneprosjekta som no blir bygd vil gjere det mogeleg med tilbodsforbetringar for både gods- og persontrafikk på lengre sikt.

I 2021 opnar t.d. anlegg for togparkering i Gjøvik, som reduserer driftskostnadene for togoperatøren, men er òg ein føresetnad for å auke frekvensen til timesintervall mellom Gjøvik og Oslo. Auka frekvens er planlagt frå utgangen av 2022.

Saman med fleire stasjonstiltak og tiltak for togparkering blir 14 nye bimodale regiontog tatt i bruk i Trøndelag i 2021. Dei nye toga har plass til nær dobbelt så mange passasjerar på kvar avgang samanlikna med dagens materiell og kan køyrast på straum på dei strekningane som er elektrifiserte.

På Kongsvingerbanen blir ombygginga av Skarnes stasjon ferdig. Ombygginga vil gjere stasjonen universelt utforma og bidra til å betre driftsstabiliteten på banen.

I sjøtransporten kan tiltak i farleia redusere seglingsdistansen og seglingstida, og redusere risikoen for ulykker. Vidare kan overføring av trafikk til ei meir beskytta seglingslei redusere seglingstida, seglingsdistansen eller forbruket av drivstoff. Dette bidreg til reduserte kostnader, tidssparing og mindre klimagassutslepp.

I 2021 er det planlagt å starte opp tiltaka innsegling Bulandet i Askvoll kommune, innsegling Forsøl i Hammerfest kommune og innsegling Maurholen i Eigersund kommune.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det lagt opp til å betre forholda for syklistar. Målet er ein sykkeldel på 8 pst. i heile landet og 20 pst. i dei største byane.

Potensialet for meir sykling er størst i byane, og det er òg der det dei siste åra har vore størst auke.

Dei siste nasjonale reisevaneundersøkingane viser at bruken av sykkel aukar og at auken er størst i Oslo, Trondheim og Stavanger. Trondheim har størst sykkeldel med 10 pst. av alle reiser. I dei inngåtte byveksttaltalane er statleg satsing på tiltak for gåande og syklande langs riksveg ein viktig del. I tillegg kjem programområdemidlar som går til gang- og sykkelanlegg langs riksveg andre stader i landet.

Etappemål: Persontransportveksten i byområda skal takast av kollektivtransport, sykkel og gåing

Bymiljø-, byvekst- og belønningsavtalane er eit viktig verktøy for å oppnå at fleire reiser kollektivt, sykklar og går i dei største byområda – og for å sikre ein målretta arealbruk som reduserer transportbehovet og nyttar kapasiteten i transportsystemet betre enn i dag.

I byvekstavtalane er det krav om å kunne dokumentere resultat for måloppnåinga, og det er utvikla felles indikatorar for endring i trafikkarbeidet med personbil og årstdøgntrafikk for lette køyretøy. Det skal òg rapporterast på supplerande indikatorar for m.a. klimagassutslepp, transportmiddelfordeling, areal og parkering.

Resultat frå trafikkteljingar (byindeks) viser ein nedgang i personbiltrafikken for Oslo og dåverande Akershus, Bergen og Nord-Jæren frå 2018 til 2019. I Trondheim er det ein svak auke i same periode.

Reisevaneundersøkingar i by viser at i fleire byområde reiser stadig fleire med kollektivtransport. Det er ein vekst i kollektivreiser frå 2018 til 2019 på Nord-Jæren, i Bergen, Trondheim og Oslo og dåverande Akershus. Det er flest som går og reiser kollektivt i Oslo og dåverande Akershus, og flest som sykklar i Trondheim og på Nord-Jæren. Det er ein reduksjon i delen som køyrer bil (bilførarar) i Trondheim, Nord-Jæren og Bergen.

Det ligg førebels ikkje føre kvalitetssikra tal for trafikkarbeid (køyretøykilometer) med personbil.

Etappemål: Universelt utforma reisekjeder

Eit universelt utforma transportsystem er eit viktig verkemiddel for at flest mogeleg skal kunne ta del i arbeidsliv, skule og sosiale aktivitetar. Regjeringa vil utvikle og leggje transportsystemet til rette med løysingar som alle kan nytte, slik at flest mogeleg blir sikra ein god mobilitet.

Universell utforming er med i grunnlaget når ny transportinfrastruktur, som busshaldeplassar, jernbanestasjonar, kollektivknutepunkt og flyplassar, blir bygde. Tiltak som medverkar til samanhengande, universelt utforma reisekjeder som mange har nytte av, blir prioriterte.

Det er om lag 250 knutepunkt og minst 6 500 busshaldeplassar på riksvegnettet. Om lag 65 pst. av haldeplassane ligg utanfor byar og tettstader. Statens vegvesen har lagt opp til at 370 haldeplassar og 40 kollektivknutepunkt blir universelt utforma i perioden 2018–2023. I tillegg kjem tiltak i bymiljø- og byvekstavtalar og riksvegprosjekt.

Med budsjettforslaget er det forventa at det vil bli utbetra 28 haldeplassar og fire kollektivknutepunkt på riksvegnettet til å bli universelt utforma i 2021.

Satsinga på kollektivløysingar av høg standard i byområda gjennom byvekstavtalane bidreg til å gjere kollektivsystemet meir tilgjengeleg og universelt utforma. Universell utforming har vore ein grunnleggjande føresetnad for utviklinga av Bybanen i Bergen. Bussveien på Nord-Jæren og metrobussen i Trondheim vil m.a. innebere innkjøp av ein moderne busspark. I prosjektporteføljen til bymiljø- og byvekstavtalane er det fleire mindre kollektivtrafikktiltak som gir auka tilgjenge til kollektivsystemet.

For å leggje til rette for å reise kollektivt og oppnå universell utforming på heile reisekjeder, er raske og framkommelege ruter til haldeplassar og kollektivknutepunkt for dei som går og sykklar blant tiltaka som blir vektlagt i planperioden. Frå 2018 er rutinar med krav til godt tilgjenge heile året innført i alle kontraktar for drift og vedlikehald på riksveg.

På jernbanen er det i dag 334 stasjonar med persontogtrafikk. Universell utforming krev at den fysiske utforminga av stasjonen og informasjonssystema er slik at stasjonen kan nyttast av så mange som mogeleg. Alle stasjonar på jernbanelinjetta har universelt utforma informasjonssystem gjennom applikasjonen «NÅ». «NÅ» er lagt til rette for blinde og svaksynte og lesar opp same status som den som blir gitte på skjermene.

Målet for perioden 2018–2029 er at 44 pst. av alle av- og påstigingar er på ein universelt utforma stasjon. Ved utgangen av 2019 var talet på av- og påstigingar frå ein universelt utforma stasjon på om lag 7 pst. Talet har gått noko ned frå 2018, noko som kan kome av at fleire reisande nyttar stasjonar som ikkje er universelt utforma. I 2021 er det planlagt at stasjonen på Oslo lufthamn, Gardermoen skal ferdigstillast som universelt utforma. Talet på reisande med av- og påstiging på ein universelt utforma stasjon vil med tiltaka i 2019 og 2020 auke til om lag 23 pst. Prinsippet om universell utforming blir lagt til grunn ved bygging av nye jernbanestasjonar og ved vesentlege endringar av eksisterande stasjonar. Det føreligg avtaler om ombygging av fleire store stasjonar, som etter planen skal skje før utløpet av planperioden. Bergensbanen har fleire stasjonar under bygging som er planlagt med betringar, t.d. Arna, Evanger, Dale stasjonar på Vossebanen, samt Geilo stasjon på Bergensbanen. Det er òg planar for stasjonane Gol og Myrdal. På Jærbanen skal Sandnes stasjon oppgraderast. På Trønderbanen

blir det gjennomført m.a. betringar på fleire stasjonar i samband med innføring av nytt togmateriell, og Leangen stasjon er nyleg ombygd.

Assistanseteneste blir i dag tilbydt på stasjonane Oslo S, Oslo lufthamn, Gardermoen, Bergen, Lillehammer, Trondheim S, Tønsberg, Drammen, Asker, Lillestrøm, Ski og Sandvika.

Avinor har eit mål om at flyplassane skal kunne brukast av alle reisande på ein likeverdig måte. Dei største flyplassane i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim har i stor grad oppnådd dette. Det er oppretta ein heilskapleg tiltaksplan for universell utforming som òg vurderer det samla nivået for den enkelte flyplassen. Oslo lufthamn, Gardermoen og Trondheim lufthamn, Værnes, er på eit godt nivå, Bergen lufthamn, Flesland, og Stavanger lufthamn, Sola, er på eit tilfredsstillande nivå. Stavanger lufthamn har enkelte utfordringar knytt til ombyggingsprosjekt i terminalen, men dette vil betre seg i løpet av 2020.

På dei regionale flyplassane blir det i 2020 planlagt tiltak for dei fem neste åra, med merksemd på tilgjenge/tilkomst, merking, lysgjeving og kontrastar m.m. Dei er hovudsakeleg no på eit tilfredsstillande nivå, og nokre er på eit godt nivå.

På lokale flyplassar er det ein stor del eldre bygningsmasse, med både tilfredsstillande og mindre tilfredsstillande nivå på universell utforming. Avvika er registrert og blir svara ut med tiltak i tiltaksplanen.

Avinor arbeider tett med representantar frå dei ulike brukarorganisasjonane for funksjons- og rørslehemma i arbeidet med universell utforming.

Tiltak for å få ferdig informasjonssystem er ein del av Avinors tiltaksplan. Kartlegging viser at bruk av teleslynger ikkje er gjennomført ved alle flyplassar, og dette vil være eit prioritert tiltak.

Innsjekkings- og informasjonsfasilitetar og monitorar skal vere plasserte i samsvar med teknisk forskrift, men kartlegginga har avdekt at høgder ikkje er tilpassa ulike brukarar.

Avinor ser på om digitale løysingar vil gi betre informasjon via mobil og nettbrett. Dette vil gi dei reisande betre informasjon om planløysinga på flyplassane og tilgang til system for vegfinning og andre tilbod.

Avinor samarbeider på dette feltet med brukargrupper og moglege leverandørar, men endeleg løysing er så langt ikkje funne.

Etappemål: Transportkostnader for godstransport skal reduserast, fortrinna til dei ulike transportmidla utnyttast og meir gods overførast frå veg til sjø og bane

Tiltaka som er prioriterte innanfor jernbane og sjø i Nasjonal transportplan 2018–2029 er venta både å bidra til å oppretthalde dagens transportvolum og til å leggje til rette for å overføre gods frå veg til sjø og bane. Tiltak retta mot terminalar bidreg til at transporttilbod som kombinerer fleire transportformer blir meir effektive og attraktive. På sjøtransportområdet vil tilkomsten til terminalar bli betre og farleiene bli utbetra.

Regjeringa vil i planperioden leggje til rette for at meir gods på dei lange distansane blir transporterte på sjø og bane. Klimagassutsleppa skal reduserast ved å stimulere til å ta i bruk miljøvennleg teknologi, ITS og alternative drivstoff og å effektivisere transport og logistikk. Trafikktryggleiken skal oppretthaldast og styrkjast ved betre utnytting av tilsyns- og kontrollinstansen. Det skal leggjast til rette for auka bruk av modulvogntog. Godspakka for jernbane inneheld terminaltiltak og kapasitetsaukande tiltak.

Sjøtransporten skal styrkast gjennom tilskotsordningane for godsoverføring, for effektive og miljøvennlege hamner og for hannesamarbeid.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er regjeringas hovudstrategi for meir effektiv godstransport på veg å opne for meir last per køyretøy slik at trafikkarbeidet og transportkostnadene kan reduserast. Dette er òg eit effektivt trafikksikkerheits- og miljøtiltak.

Nær heile riksvegnettet og om lag halvparten av fylkesvegnettet er opna for 24 meter lange tømervogntog. Disse vegane blir gjerne omtala som tømmervogntognettet. Våren 2020 hadde Statens vegvesen på høyring eit forslag om å opne tømervogntognettet for dei modulvogntoga som klarer sporingskrava som er sette for dette vegnettet. Det vegnettet som er enkelt å opne, vil inngå i veglistene for oktober 2020, m.a. store delar av det riksvegnettet som avviklar mykje av næringstransportane.

Statistisk sentralbyrås kostnadsindeks for langtransport med lastebil og lasteskip innanriks blir nytta for å seie noko om utviklinga i transportkostnader for godstransport. Indeksane viser at kostnadsutviklinga for godsskip i innanriks fart og for langtransport på veg har utvikla seg ganske likt gjennom 2018 og 2019, men med litt sterkare kostnadsvekst for sjøtransporten. I inneverande planperiode har kostnadene for innanriks godstransport på sjø auka med 8,8 pst., medan auken

for langtransport på veg har vore noko mindre med 8,2 pst.

Ein annan indikator for dette etappemålet er utviklinga i import på containerar på utvalde konkurranseflater mellom sjø- og vegtransport.

Tal frå Statistisk sentralbyrå viser at containerbasert sjøtransport hadde ein sterkare vekst enn import på lastebil i perioden 2011–2019. Frå 2017 til 2019 var veksten på containerbasert sjøtransport på 6,6 pst., medan import av gods på lastebil i same periode hadde ei svak negativ utvikling (-2,8 pst.). I denne konkurranseflata har marknadsdelen for sjøtransporten auka svakt frå 25 pst. i 2018 til 26 pst. i 2019.

5.2.2 Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen

Nullvisjonen inneber at transportsystemet, transportmidlane og regelverket skal utformast slik at det fremjar trafikksikker framferd hos trafikantane og i størst mogeleg grad bidreg til at menneskelege feilhandlingar ikkje fører til alvorlege skadar. Nullvisjonen er utgangspunktet for tryggleiksarbeidet i heile transportsektoren, men utfordringane og behovet for tiltak varierer betydeleg mellom dei ulike delane av sektoren.

Etappemål i planperioden er:

- talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken skal reduserast til maksimalt 350 innan 2030
- oppretthalde og styrkje det høge tryggleiksnivået i jernbane, luftfart og sjøtransport.

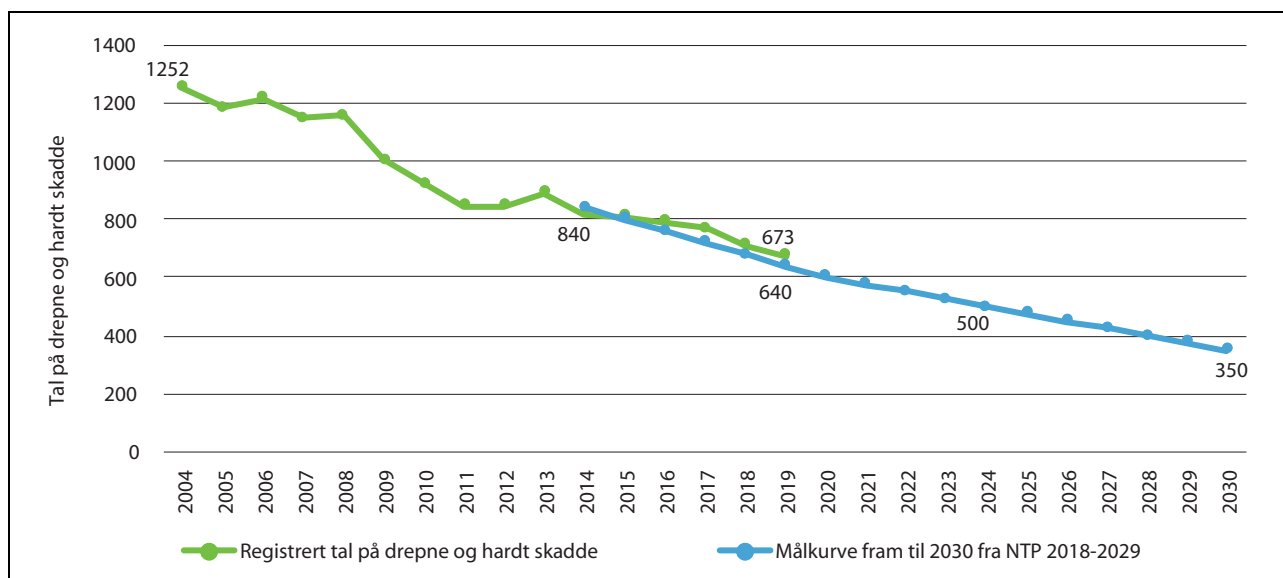
Transportetatane og dei ulike tilsynsetatane på transportområdet har alle ei viktig rolle i arbeidet med å betre transporttryggleiken. Det same har Statens havarikommisjon.

Havarikommisjonen undersøker utvalde vegtrafikkulykker, jernbaneulykker og alvorlege jernbanehendingar, luftfartsulykker og alvorlege luftfartshendingar og sjøulykker og arbeidsulykker om bord på skip. Frå 1. juli 2020 har kommisjonen òg ansvaret for å undersøkje ulykker og alvorlege hendingar i forsvarssektoren. Målet med undersøkingane er å avdekkje tilhøve med verknad for tryggleiken.

Etappemål: Talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken skal reduserast til maksimalt 350 innan 2030

Etappemålet for transporttryggleik på veg inneber ein reduksjon i talet på drepne og hardt skadde på om lag 60 pst. samanlikna med gjennomsnittet for åra 2012–2015. Målet i Nasjonal transportplan 2014–2023 om maksimalt 500 drepne og hardt skadde i 2024 er eit delmål på vegen mot målet for 2030.

Målretta trafikktryggleiksarbeid gir resultat. Det har over tid vore ein stabil nedgang i talet på drepne i vegtrafikken. I 2019 var det 108 omkomne, og Noreg blei for femte år på rad det landet i Europa med færrest omkomne i vegtrafikken per innbyggjar. Målkurva i figur 5.1 viser nødvendig progresjon for å nå etappemålet for 2030 om maksimalt 350 drepne og hardt skadde. I 2019



Figur 5.1 Registrerte tal på drepne og hardt skadde for 2004–2019 og målkurve fram til 2030

Kjelde: Statistisk sentralbyrå og Statens vegvesen

var det 673 drepne og hardt skadde, som er 33 fleire enn vist i målkurva.

Investeringar på riksvegnettet vil bidra til færre drepne og hardt skadde. Dette gjeld både store vegprosjekt og tiltak som å byggje midtdelarar på to- og trefeltsvegar, forsterka midtoppmerking, tiltak mot utforkøyringsulykker m.m.

Det er i 2021 planlagt å opne 7,7 km firefelts veg og 3,9 km to- og trefeltsveg med midtrekkverk.

Det er rekna at investeringar på riksvegnettet i 2021 vil gi eit bidrag med i overkant av éin færre drepne og hardt skadd per år. I tillegg kjem bidrag frå kampanjar, tilsyn, kontrollar, tiltak knytt til føraropplæringa og frå tiltak i regi av andre aktørar som politiet, Trygg Trafikk, fylkeskommunane og kommunane.

Innanfor programområdet trafikktryggleik blir tiltak for å hindre dei alvorlegaste ulykkene på riksvegnettet, som møteulykker og utforkøyringsulykker, prioritert. Andre prioriterte tiltak er veglys og utbetring av kryss.

Arbeidet med trafikktryggleik er nærmare omtalt under programkategori 21.30 Vegformål.

Etappemål: Oppretthalde og styrkje det høge tryggleiksnivået i jernbane, luftfart og sjøtransport

Jernbane

I jernbanesektoren blir det systematisk arbeid med å vidareutvikle og betre transporttryggleiken. Jernbanestrekningane blir analyserte for å identifisere risikotilhøve og prioritere tiltak. Tiltak for å førebyggje ulykker blir prioritert basert på ei samla vurdering av risikobiletet. Ulykkesrisiko er i hovudsak knytt til planovergangar, personar som er i eller ved sporet, avsporingar og ras.

I perioden 2015–2019 omkom i alt 15 personar i ulykker knytt til jernbanetransporten i Noreg, medan sju blei hardt skadde. Sjølv om tala er låge og kan variere frå år til år, tyder trenden på at ein vil komme under det fastsette målet for maksimalt tal drepne og hardt skadde i jernbanesektoren i 2023.

Konkrete tiltak som blir gjennomført i eksisterande infrastruktur omfattar tekniske tiltak og barrierar mot menneskelege feil, skredsikring, sikring og sanering av planovergangar, tunnelsikring og miljøtiltak. Bane NOR vurderer det samla risikobiletet og gjennomfører dei tiltaka som er venta å gi best måloppnåing for å førebyggje ulykker. Målet er at alle tiltak skal bidra til å oppretthalde eller forbetre nivået på tryggleiken.

Luftfart

Luftfarten har generelt eit høgt tryggleiksnivå. Luftfartstilsynet har hovudansvaret for tilsynet med norsk luftfart.

Globalisering og auka konkurranse har ført til endringar i luftfarten, og Luftfartstilsynet følgjer denne utviklinga. Det er òg ei prioritert oppgåve å følgje opp tryggleiksmessige utfordringar for offshore helikopteroperasjonar. Det same gjeld førebygging av terror og sabotasje (security) og IKT-tryggleik der det er behov for styrkt kompetanse og kapasitet.

Tryggleik blir prioritert av Avinor. Selskapet skal vere internasjonalt leiande med sikre og effektive tenester til flyselskapa. For å sikre at Avinors tenester blir uført og levert på eit akseptabelt eller forbetra tryggleiksnivå, blir det kontinuerleg arbeid med flytryggleik og risikostyring. Dette bidreg til å redusere sannsynet for skade på menneske, materiell og kritisk infrastruktur, og redusere konsekvensen om ei uønskt hending skulle skje.

Avinor skal oppretthalde og vidareutvikle eit høgt kvalitativt tryggleiksnivå i heile verksemda si. Selskapet tek del i internasjonalt arbeid, m.a. i utviklinga av nytt luftfartsrelatert regelverk i Europa, særleg flyplass- og securityregelverk.

Det var i 2019 ingen luftfartsulykker, men éi alvorleg luftfartshending i norsk luftfart der Avinor Flysikring AS blei vurdert til å ha medverka til årsaka. Eit rutefly til Oslo lufthamn entra norsk luftrom utan at flyginga var kjent for lufttrafikktenesta. Hendinga fekk ei utvida undersøking i Avinor Flysikring AS, og selskapet konkluderte med 11 tiltak som blir følgt opp eller som alt er følgt opp.

Sjøtransport

Tryggleiken i sjøtransporten er høg. Risikoen for skipsulykker er knytt til hendingar med skip og last som m.a. kollisjon, grunnstøyting, kontaktskade, brann, eksplosjon, strukturskade på skrog, maskinhavari m.m. Det er lite sannsynleg at det skjer større ulykker, men slike ulykker kan ha alvorlege konsekvensar. I 2019 var det ingen omkomne etter navigasjonsulykker (kollisjon, grunnstøyting, kontaktskade) med næringsfartøy og fire omkomne etter navigasjonsulykker med fritidsfartøy.

Sjøtryggleikstiltaka til Kystverket har som mål å redusere sannsynet for ulykker. Døme på tiltak Kystverket har sett i gang er utdypingstiltak i farleia, utviding av dekningsområdet til sjøtrafikk-

sentralane på Vestlandet, omlegging av navigasjonsrettleiinga til IALA-standard og utbygging av AIS-basestasjonar på Svalbard. I tillegg vidareutviklar BarentsWatch stadig sine tenester. Dei eksisterande og planlagde tiltaka vil over tid bidra til å betre sjøtryggleiken.

Maritim infrastruktur er viktig for sjøtryggleiken, og krav til oppetid baserer seg på internasjonale standardar for navigasjonsinnretningar som har lys. I 2019 var samla oppetid for innretningane på 99,8 pst., noko som er i tråd med dei internasjonale standardane. Kystverket vil halde fram med tiltak som skal oppretthalde oppetida, m.a. med vidare fornying og modernisering av lyskjelder i fyrlykter. Samstundes vil innføring av fjernovervaking av tilstanden til fyrlykter føre til at faktisk oppetid blir betre. Fornyning og modernisering av lyskjelder i fyrlykter bidreg òg positivt til ei meir robust teneste og lågare driftskostnader i framtida.

Årsaka til ulykker med fritidsbåtar er samansette, og for å betre tryggleiken er det nødvendig med samarbeid mellom fleire etatar og organisasjonar. Kystverket og Sjøfartsdirektoratet deler på leiarskapen i Sakkyndig råd for fritidsfartøy, som er eit samarbeidsorgan for offentlege styresmakter med ansvar på området og frivillige organisasjonar som arbeider for tryggleik på fritidsbåtar. Nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker 2019–2023 blei publisert i 2019, og i denne blir det peika på ni innsatsområde som kan bidra til å redusere talet på ulykker.

Etappe mål: Unngå ulykker med akutt forureining

Skipsulykker kan potensielt føre til forureining. Kystverket har fleire verkemiddel og tiltak som har som mål å redusere risikoen for ulykker med akutt forureining. Dei førebyggjande sjøtryggleikstiltaka reduserer sannsynet for ulykker, og den statlege beredskapen mot akutt forureining kan bidra til å redusere miljøkonsekvensane ved alvorleg akutt forureining.

Det blei ikkje registrert alvorleg forureining i samband med navigasjonsulykker i 2019. Året var prega av oppfølginga av dei to store hendingane i 2018 – den statlege aksjonen knytt til kollisjonen mellom KNM Helge Ingstad og tankskipet TS Sola i Hjeltefjorden i Vestland og trålararen Northguiders grunnstøyting i Hinlopenstredet på Svalbard. Det var ikkje alvorleg akutt forureining ved desse hendingane.

I mars 2019 var det to samtidige hendingar på Hustadvika i Møre og Romsdal der cruiseskipet MS Viking Sky og MS Hagland Captain var nær

havari. Desse hendingane førte ikkje til akutt forureining. Hendinga med MS Viking Sky viste tydeleg kva for konsekvensar eit havari med cruiseskip langs kysten kan få. Etter hendinga har Kystverket gjennomført ein analyse av risiko knytt til cruisetraffikk om vinteren som viser at det er nødvendig å setje i verk tiltak for å redusere sannsynet for slike hendingar. Regjeringa sette i juni 2020 ned eit offentleg utval som skal sjå nærmare på sjøsikkerheit og beredskap rundt cruisetraffikk i norske farvatn, og Kystverket skal ta del i dette arbeidet.

Om lag 90 uønskete hendingar med skip blei rapportert til Kystverket i 2019, og 52 av desse var grunnstøytingar. Samla utslepp av oljehaldige produkt til sjø etter desse hendingane var på om lag 23 kubikkmeter. Samla sett var miljøkonsekvensane av utsleppa små og lokale.

5.2.3 Redusere klimagassutsleppa og andre negative miljøkonsekvensar

Regjeringas klima- og miljøpolitikk byggjer på at alle samfunnssektorar har eit sjølvstendig ansvar for å leggje miljøomsyn til grunn for sine aktivitetar og for å medverke til at dei nasjonale klima- og miljømåla blir nådd. For ein samla omtale av regjeringa sine klima- og miljørelevante saker, sjå Prop. 1 S (2020–2021) for Klima- og miljødepartementet.

Transportsektoren står for ein stor del av klimautsleppa våre og vil derfor òg bidra til mykje av kutta Norge skal ta for å nå mål og plikter. Samferdselsdepartementet jobbar derfor målretta med å leggje til rette for nødvendig grøen omstilling i sektoren. Eitt av hovudmåla i Nasjonal transportplan 2018–2029 er at transportpolitikken skal medverke til å redusere klimagassutsleppa i tråd med omstillinga mot eit lågutsleppsammfunn og redusere andre negative miljøkonsekvensar. Samferdselsdepartementet legg stor vekt på kostnads-effektive løysingar og eit taktskifte for å ta i bruk meir miljøvennleg transportmiddelteknologi og alternative drivstoff, og vil halde fram å stimulere til fleire klima- og miljøvennlege løysingar for personar og gods.

Regjeringa legg til rette for ei grøen omstilling ved å foreslå å auke det generelle avgiftsnivået på ikkje-kvotepliktige utslepp av klimagassar. Vidare foreslår regjeringa reduserte satsar i vegbruksavgifta for å motverke at auka CO₂-avgift og auka omsetningskrav for biodrivstoff skal gi auka pumpeprisar. Vidare blir det foreslått å trappe opp vegbruksavgifta på naturgass og LPG.

Regjeringa omtaler i Prop. 1 LS (2020–2021) *Skatter, avgifter og toll 2021* kva for prinsipp som bør liggje til grunn for berekraftige bilavgifter fram til og etter 2025. Samtidig blir det foreslått å ta eit første steg mot meir berekraftige bilavgifter ved å innføre lik sats i trafikkforsikringsavgifta for elbilar som for motorsyklar og auke kravet til elektrisk rekkevidde i eingongsavgifta for ladbare hybridbilar. I tillegg blir CO₂-komponenten i eingongsavgifta for personbilar og varebilar auka.

Samferdselssektoren påverkar naturmangfaldet gjennom å vere utbyggjar og forvaltar av infrastruktur med tilhøyrande aktivitet. Regjeringa arbeider for å redusere negativ påverknad på naturmangfaldet og vassmiljø, og for å redusere bruken av miljøskadelege kjemikaliar frå sektoren.

Støy og redusert luftkvalitet er lokale miljøproblem som påverkar helsa til folk negativt. Regjeringa legg til rette for at kommunane har tilgjengelege verkemiddel for å betre den lokale luftkvaliteten og redusere støypåverknaden. I tillegg følgjer staten opp fastsette forskriftskrav ved egne anlegg.

Etappemåla for miljø- og klima i planperioden er:

- redusere klimagassutsleppa i tråd med Noregs klimamål,
- bidra til å oppfylle nasjonale mål for rein luft og støy og
- avgrense tapet av naturmangfald.

Etappemål: Redusere klimagassutsleppa i tråd med Noregs klimamål

Som eit bidrag til Parisavtalen har Noreg meldt inn ei forplikting, på visse vilkår, på minst 40 pst. reduksjon i klimagassutsleppa innan 2030 samanlikna med 1990, jf. Meld. St. 13 (2014–2015) *Ny utslippsforpliktelse for 2030 – en felles løsning med EU*. Noreg og EU inngjekk i oktober 2019 ein avtale om felles oppfylging av klimaforpliktingane. EUs klimaregelverk for 2030 består av tre pilarar; EUs kvotesystem på bedriftsnivå (EU ETS), innsatsfordelinga for ikkje-kvotepliktige utslepp og utslepp og opptak av klimagassar i skog og anna areallbruk (LULUCF). Innan kvar av dei tre pilarane er det fleksibilitet. I tillegg er det ulike former for fleksibilitet mellom pilarane. Avtalen med EU inneber at Norge har fått eit nasjonalt utsleppsmål for ikkje-kvotepliktig sektor på 40 pst. innan 2030.

I Granavolden-plattformen går det fram av Norges ikkje-kvotepliktige utslepp skal reduserast med minst 45 pst. samanlikna med 2005. Regje-

ringa har som mål at reduksjonen skjer gjennom innanlandske tiltak, og planlegg for dette. Om strengt nødvendig kan fleksibiliteten i EUs rammeverk nyttast. Transport er ei av dei største kjeldene til klimagassutslepp i Norge og har den største delen av utsleppa i ikkje-kvotepliktig sektor. Regjeringa vil òg ha sektorvise ambisjonar for kutt i klimagassutsleppa i ikkje-kvotepliktig sektor, m.a. å halvere utsleppa frå transportsektoren innan 2030. Desse måltala er baserte på betringar av teknologisk mogning i ulike delar av transportsektoren.

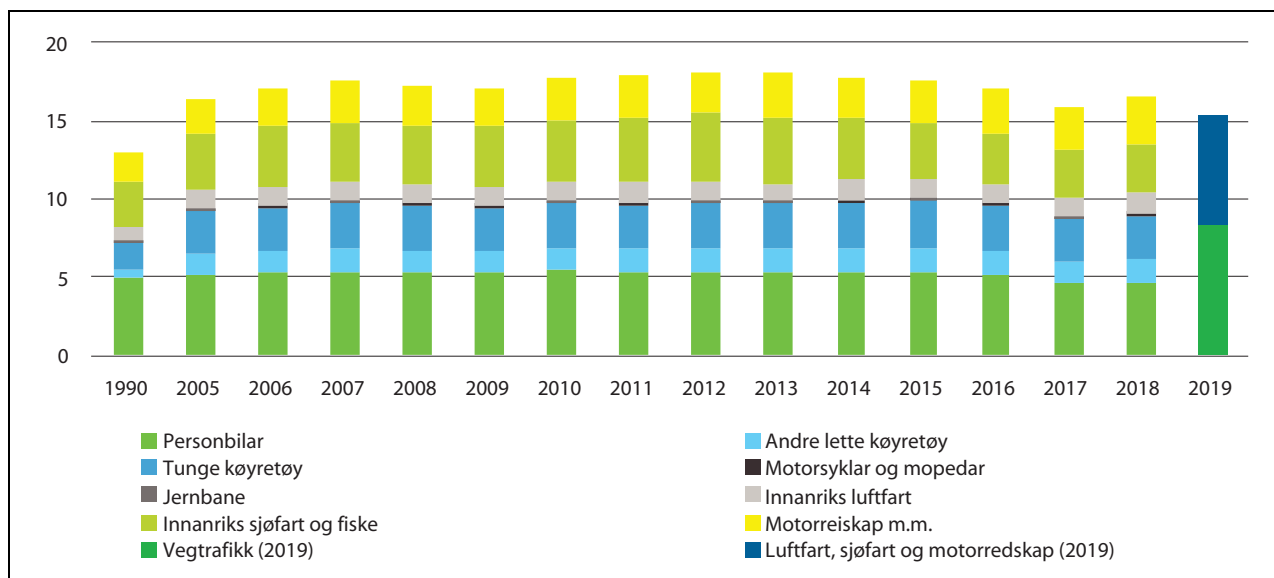
I januar 2020 la Miljødirektoratet fram Klimakur 2030. Her har det, saman med m.a. Statens vegvesen og Kystverket, greidd ut tiltak for å oppnå minst 50 pst. kutt i klimagassutsleppa i ikkje-kvotepliktig sektor. Regjeringa tar sikte på å leggje fram ei melding til Stortinget om ein klimaplan for 2021–2030 i løpet av året.

Rapportering for klimagassutslepp

Utsleppet av klimagassar frå transportsektoren samla sett var på om lag 15 mill. tonn CO₂-ekvivalentar i 2019. Det utgjer om lag 30 pst. av dei samla norske klimagassutsleppa. Auka transportarbeid gjer at klimagassutsleppa har auka i delar av transportsektoren. Dette gjeld særleg i innanriks luftfart og for vegtrafikk, der utsleppa har auka med over 20 pst. i perioden 1990–2018. Auka transportarbeid kjem m.a. av at befolkninga i Noreg har auka med 26 pst. i same periode. Til samanlikning auka folketalet i EU i same periode med knapt 8 pst. Dei siste fem åra har utsleppa frå transport falle med om lag 16 pst. Det er utslepp frå innanriks sjøfart og fiske og frå personbilar som trekkjer dei samla utsleppa ned i denne perioden. Figur 5.2 viser utslepp av klimagassar frå transport i 1990 og perioden 2005–2019. Tala for 2019 er førebelse.

Førebelse tal frå Statistisk sentralbyrå for 2019 viser at klimagassutsleppa frå vegtrafikken var 8,3 mill. tonn CO₂-ekvivalentar. Dette utgjer om lag 17 pst. av dei nasjonale klimagassutsleppa. Utsleppa gjekk ned med 7,7 pst. frå 2018 til 2019. Utviklinga kjem av auka innblanding av biodrivstoff frå 2018 til 2019 og innfasing av elektriske køyretøy. Samstundes viser statistikken at det har vore liten trafikkvekst, på om lag 0,5 pst., for lette og tunge køyretøy samla sett frå 2018 til 2019.

Tal frå Statistisk sentralbyrå viser at utsleppa frå personbilar samla sett var om lag 5 pst. lågare i 2018 enn i 1990, medan utsleppa frå tunge køyretøy og andre lette køyretøy enn personbilar var



Figur 5.2 Utslepp av klimagassar frå transport 1990 og 2005–2019

Kjelde: Statistisk sentralbyrå

høvesvis om lag 80 og 120 pst. høgare i 2018 enn i 1990.

For sivil luftfart er det berre utslepp frå innanriks luftfart som inngår i Noregs utsleppsforpliktingar som er meldt inn til FN som Noregs bidrag under Paris-avtalen og lovfesta i klimalova. Innanriks luftfart i Noreg, inkl. Forsvaret, slapp i 2018 ut om lag 1,2 mill. tonn CO₂-ekvivalentar. Det utgjorde 2,3 pst. av samla innanriks utslepp. Utsleppa har vore relativt stabile sidan 2005. Klimagassutslepp frå utanrikstrafikken, dvs. frå norske lufthamner til første destinasjon i utlandet, var i 2018 1,65 mill. tonn CO₂-ekvivalentar. Desse utsleppa blir rapportert årleg av Miljødirektoratet til FN's Klimakonvensjon (UNFCCC). I 2018 var det ifølge Statistisk sentralbyrå ein auke i utsleppet frå innanrikstrafikken samanlikna med 2017, medan utsleppa frå utanrikstrafikken gjekk litt ned. Samla auka utsleppa med 1,8 pst. samanlikna med 2017.

Klimagassutsleppa frå innanriks sjøfart og fiske var i 2018 på 3,2 mill. tonn CO₂-ekvivalentar. Det er ein auke på 3 pst. samanlikna med 2017. Moglege årsaker til utsleppsauken er høgare aktivitet målt i segla distanse for passasjerskip, cruiseskip, fiskefartøy og offshoreskip. Frå 2017 til 2018 var det òg færre offshoreskip i opplag. Sidan 2005 har klimagassutsleppa frå innanriks sjøtransport og fiske gått ned med om lag 14 pst.

Meir enn 80 pst. av togtrafikken i Noreg skjer med elektriske tog, og jernbanen har låge klimagassutslepp samanlikna med andre motoriserte transportformer. Jernbanetransporten slepp årleg

ut om lag 50 000 tonn CO₂, noko som svarar til om lag 0,001 pst. av samla innanriks utslepp.

Alternative drivstoff i transport

Samferdselsdepartementet har utarbeidd fleire handlingsplanar om auka bruk av låg- og nullutsleppsteknologi og biodrivstoff. *Plan for fossilfri kollektivtrafikk innan 2025* og *Handlingsplan for infrastruktur for alternative drivstoff i transport* blei begge lagt fram før sommaren 2019. Desse planane følgjer m.a. opp Nasjonal transportplan 2018–2029. Planen for fossilfri kollektivtrafikk innan 2025 viser at fossilfri kollektivtrafikk er i ferd med å bli konkurransedyktig samanlikna med konvensjonell kollektivtrafikk i nokre segment. I planen varslar regjeringa m.a. at satsinga på Enova blir vidareført, og at krav til fossilfri kollektivtrafikk blir vurdert. Dei verkemidla som styresmaktene har, t.d. Enova, skal byggje opp under at utbygging av infrastruktur for nullutsleppsdrivstoff på eit så tidleg stadium som mogeleg skal gjennomførast utan tilskot.

Talet for ladestasjonar for køyretøy aukar. Frå utgangen av 2019 og fram til juni 2020 er det etablert om lag 150 nye stasjonar og 1 700 nye ladepunkt. Det var 2 850 ladestasjonar med 17 021 ladepunkt for elbilar i Norge per 30. juli 2020 (Nobil.no). 3 872 av desse tilbyr hurtiglading.

Per juni 2020 var det ein kommersielt open hydrogenstasjon, og to stasjonar for bussar og lastebilar i Oslo og Trondheim.

I 2019 var det 92 landstraumanlegg, 13 ladeanlegg for ferjer, ti bunkringsanlegg for flytande naturgass (LNG) og eitt anlegg for bunkring av metanol.

For fylling av biogass var det ved utgangen av juni 2020 22 stasjonar for CBG (Compressed Bio-Gas) og to for LBG (Liquid BioGas). Fleirtalet var opne for kommersiell bruk.

Noreg har eit omsetningskrav som i 2019 påla dei som sel drivstoff å bruke minst 12 pst. biodrivstoff. I 2019 utgjorde biodrivstoff om lag 15 pst. av alt flytande drivstoff som blei brukt til vegtransport. I 2020 er omsetningskravet 20 pst. biodrivstoff med eit delkrav om 4 pst. avansert biodrivstoff.

Miljødirektoratet har rekna at flytande biodrivstoff isolert sett gav eit kutt i utsleppa på 1,3 mill. tonn CO₂ i 2019, hovudsakeleg frå vegtransporten.

I 2019 blei det omsett 606 mill. liter biodrivstoff til vegtransport. Det er ein auke på om lag 192 mill. liter frå 2018. Palmeolje og biprodukta frå palmeoljeproduksjon representerte 17 pst. av biodrivstoffet brukt i 2019. Dette inneber eit noko auka volum frå 2018. Bruken av meir klimavennleg avansert biodrivstoff gjekk opp frå 192 mill. liter i 2018 til 230 mill. liter i 2019, dvs. ein auke på 19,7 pst. Avansert biodrivstoff er produsert av restar og avfall frå næringsmiddelindustrien, landbruk eller skogbruk og kjem ikkje frå råstoff som kan nyttast som mat eller dyrefor. Det blei brukt 5,9 mill. liter biodrivstoff basert på norsk råstoff i 2019, noko som tilsvara 1 pst. av alt biodrivstoff.

Endring av transportmiddelfordeling

Statistikk for innanlandsk persontransport, målt i personkilometer, viser ein auke i jernbanetransporten med 12,8 pst. i åra 2014–2018. I dette inngår ein auke i forstadsbane og sporveg på 32,4 pst. Transport med personbil har ein marknadssdel som ligg stabilt på 76–77 pst. i perioden. Transportarbeidet med personbil har auka med om lag 4,4 pst. frå 2014 til 2018.

I godstransporten er val av transportløyningar i stor grad avhengig av kva ein handlar og kven ein handlar med. Konkurransesflatene mellom transportformene er derfor relativt små. Frå 2017 til 2018 har transportarbeidet totalt på norsk område gått ned med 0,4 pst. Dette heng saman med ein reduksjon i godsarbeidet på sjø med 1,3 pst. og på veg med 0,2 pst., medan det var ein auke i godstransportarbeidet på bane med 5,4 pst. Alt i alt er transportmiddelfordelinga i godstransporten uendra.

Sjå kapittel 5.2.1 for omtale av oppfølging av målet om at persontransportvekst i byområda skal takast av kollektivtransport, sykkel og gåing.

Rapportering for nullutsleppskøyretøy

I Nasjonal transportplan 2018–2029 presenterte regjeringa desse måltala for sal av køyretøy:

- nye personbilar og lette varebilar skal vere nullutsleppskøyretøy i 2025
- nye bybussar skal vere nullutsleppskøyretøy eller bruke biogass i 2025
- innan 2030 skal nye tyngre varebilar, 75 pst. av nye langdistansebussar og 50 pst. av nye lastebilar vere nullutsleppskøyretøy
- innan 2030 skal varedistribusjonen i dei største bysentra tilnærma vere nullutslepp.

Fordelinga på framdriftsteknologi for dei ulike nyregistrerte køyretøya i 2019 er vist i figur 5.3. Nyregistrerte køyretøy inkluderer òg bruktimport.

Batteriprisane fell raskt. Elektriske personbilar er nærmare enn før å vere konkurransedyktige med ordinære personbilar. Med stadig utvikling av batterikapasitet og levering av nye modeller er det forventat at bruktbilmarknaden for elbilar vil ta seg opp dei neste åra.

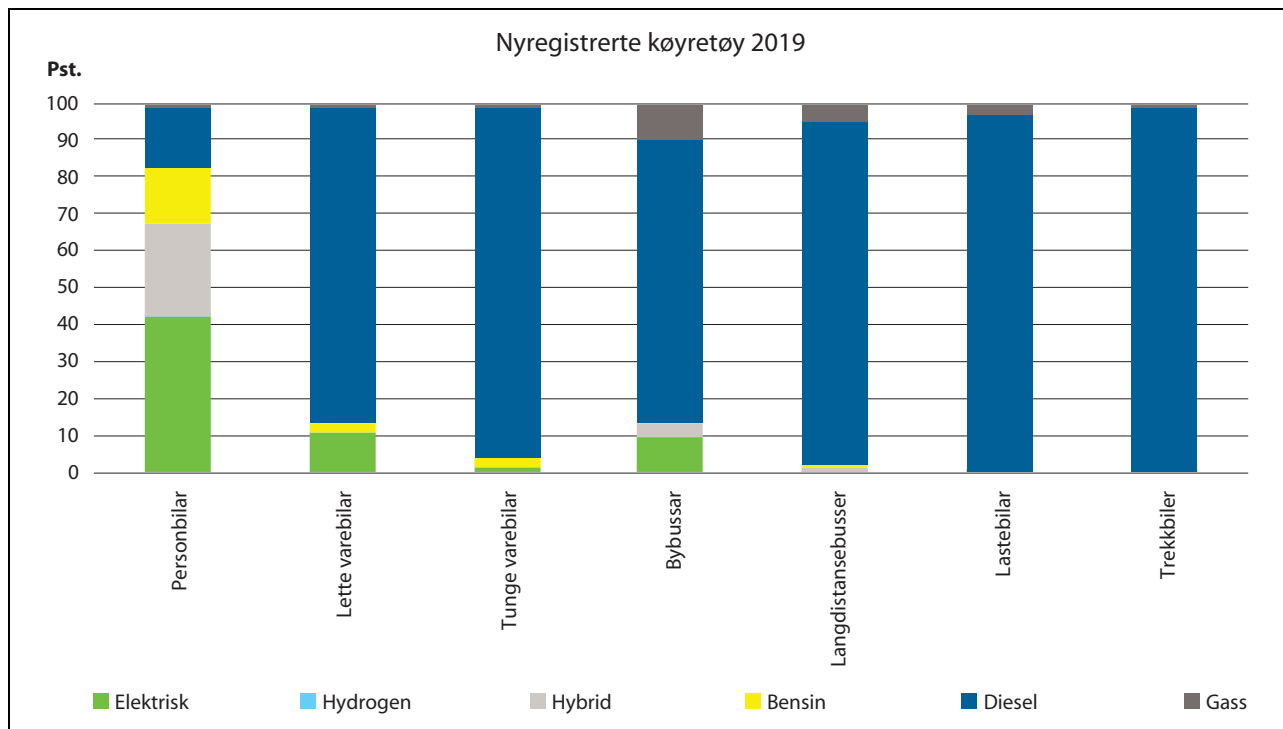
Framdrift med hydrogen og brenselcelle i varebilar, lastebilar og bussar er framleis umoden teknologi, men finst i demonstrasjonsprosjekt. På sikt kan hydrogenteknologi bli ei relevant løysing for tunge køyretøy, kanskje særleg i form av lengre rekkevidde.

Nye personbilar og lette varebilar skal vere nullutsleppskøyretøy i 2025

I 2019 var 42,4 pst. av salet av nye bilar nullutsleppskøyretøy, medan delen i 2018 var 30,6 pst. Per 1. september 2020 var det i overkant av 300 000 elektriske personbilar i Noreg (10,8 pst.) og 152 hydrogenbilar.

For lette varebilar var 11 pst. av salet nullutsleppsbilar i 2019, samanlikna med 10 pst. i 2018. Ved utgangen av 2019 var det 7 058 lette varebilar med nullutslepp, per 1. september 2020 var talet 8 047. Dette utgjer høvesvis 2,9 og 3,2 pst. av dei lette varebilane. Utvalet av varebilmodellar med nullutsleppsteknologi er mindre enn for personbilar, og dei har hatt kortare rekkjevidde. Dei har lågare nyttelast enn fossile alternativ.

For elektriske varebilar er det venta ein vekst i talet på modellar fram mot 2025. Frå 2020 ser ein for seg fleire nye modellar og oppgradering av gjeldande modellar. Frå rundt 2022 er det realis-



Figur 5.3 Nyregistrerte køyretøy i 2019 etter framdriftsteknologi

Kjelde: Statens vegvesen

tisk å få modellar med tilsvarende eigenskapar som dei tradisjonelle dieselvarebilane, men at desse vil bli produserte i forholdsvis liten skala. Fleire bilprodusentar satsar på elbilar og har varsla nye modellar dei neste åra. Som følgje av fleire aktørar og større konkurranse er det forventa ei vidare utvikling av teknologien i bilane og innanfor batteriteknologien i åra framover.

Nye bybussar skal vere nullutsleppskøyretøy eller bruke biogass i 2025

I 2019 var det 182 elektriske bybussar og fem hydrogendrivne bybussar i Noreg. Per 1. september 2020 er det auka til 275 elektriske bybussar. Produksjonen av el-bussar har tatt seg kraftig opp, og fleire byer vil bytte til elbussar i 2020 og 2021. Prisen på elbussar er omtrent 10–15 pst. høgare enn for diesalbussar og rekkevidda er om lag 90 km. Det er forventa at rekkevidda vil auke og prisane vil bli lågare fram mot 2025. Det er varsla store innkjøp av elektriske bybussar i mange byar i tida framover. Ved utgangen av 2020 vil det vere over 400 elektriske bussar i byane rundt om i landet, og fleire byar vil følgje etter i 2021.

Biogass som drivstoff i bybussar har vore i bruk i fleire år. I 2019 var det i drift 682 bybussar som kan gå på biogass (eller naturgass). Det er 9,4 pst. av alle bybussar.

Innan 2030 skal nye tyngre varebilar, 75 pst. av nye langdistansebussar og 50 pst. av nye lastebilar vere nullutsleppskøyretøy

I 2019 var det 274 tunge nullutsleppsvarebilar, 17 nullutslepps langdistansebussar og 19 nullutslepps lastebilar i Noreg. Per 1. september 2020 var dette talet høvesvis 415, 39 og 26.

Av tyngre varebilar, langdistansebussar og lastebilar er det få elektriske modellar på marknaden.

Framdrift med hydrogen og brenselcelle i varebilar, lastebilar og bussar er framleis umoden teknologi, men finst i demonstrasjonsprosjekt.

For tyngre elektriske varebilar har det vore ein vekst i utval av modellar, men mangel på modellar er framleis ei barriere. Frå rundt 2022 er det realistisk å få modellar med tilsvarende eigenskapar som dei tradisjonelle dieselvarebilane, men desse vil bli produserte i forholdsvis liten skala. Ein viktig forskjell på personbilar og varebilar er at nyttelastbehovet er mykje høgare for varebilane. Med den auka nyttelasten er det no ingen elektrisk varebil i marknaden med like lang rekkevidde som i personbilsegmentet. På grunn av auka vekt frå batteria og nyttelastbehovet blei det frå 1. april 2019 mogeleg å køyre elektrisk varebil med tillat totalvekt på 4 250 kg med førarkort klasse B.

Utviklinga av nullutsleppsbuskar har felles-trekk med produksjon av lastebilar. Dei same aktørane produserer òg andre tunge køyretøy og har ambisiøse planar om elektriske lastebilar. Dette vil kunne gi positive synergieffektar og lågare produksjonspris. Det finst foreløpig ikkje serieproduksjon av elektriske langdistansebuskar i Europa.

For lastebilar finst det testprodukt både på elektrisitet og hydrogen, men lansering av standard produkt er lenger fram i tid enn for både varebilar og buskar. Dei fleste nullutsleppslastebilane er laga i liten skala med kort rekkjevidde og ofte konstruert ved å byggje om noverande diesellastebilar. M.a. har Scania med støtte frå ENOVA produsert fire hydrogendrevne lastebilar med rekkevidde på 500 km. Desse blei tatt i bruk i januar 2020.

Lastebilar blir skifta ut oftare enn personbilar. Dersom null- og lågutsleppsløysingar for lastebilar blir konkurransedyktige, kan det forventast rask innføring. Drivstoffavgiftene og miljødelen av vektårsavgifta gir motivasjon for å kjøpe reinare lastebilar. Noreg støttar EUs arbeid for å innføre CO₂-krav òg for lastebilar. For å kunne stille krav til utslepp av CO₂ frå tunge køyretøy har EU fått utvikla verktøyet VECTO og vedtatt to forordningar, forordning (EU) 2018/956 og forordning (EU) 2019/1242 om høvesvis rapportering og utsleppskrav for tunge køyretøy, unntatt buskar. Måla for reduksjon er på 15 pst. i 2025 og 30 pst. i 2030 samanlikna med gjennomsnittet for nye, tunge køyretøy registrert i EU i referanseperioden som er sett til 1. juli 2019–30. juni 2020. For-

ordningane er førebels ikkje tatt inn i EØS-avtalen.

Innan 2030 skal varedistribusjonen i dei største bysentra tilnærma vere nullutslepp

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen registrere delen utsleppsfrie køyretøy som blir nytta til varedistribusjon. Statens vegvesen arbeider med ein indikator som er basert på manuelle målingar i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Det blir lagt opp til ein prosess i tett samarbeid med kommunane, og det blir tatt sikte på å gjennomføre registreringar på forsommaren 2021 slik at tal kan rapporterast i statsbudsjettet for 2022.

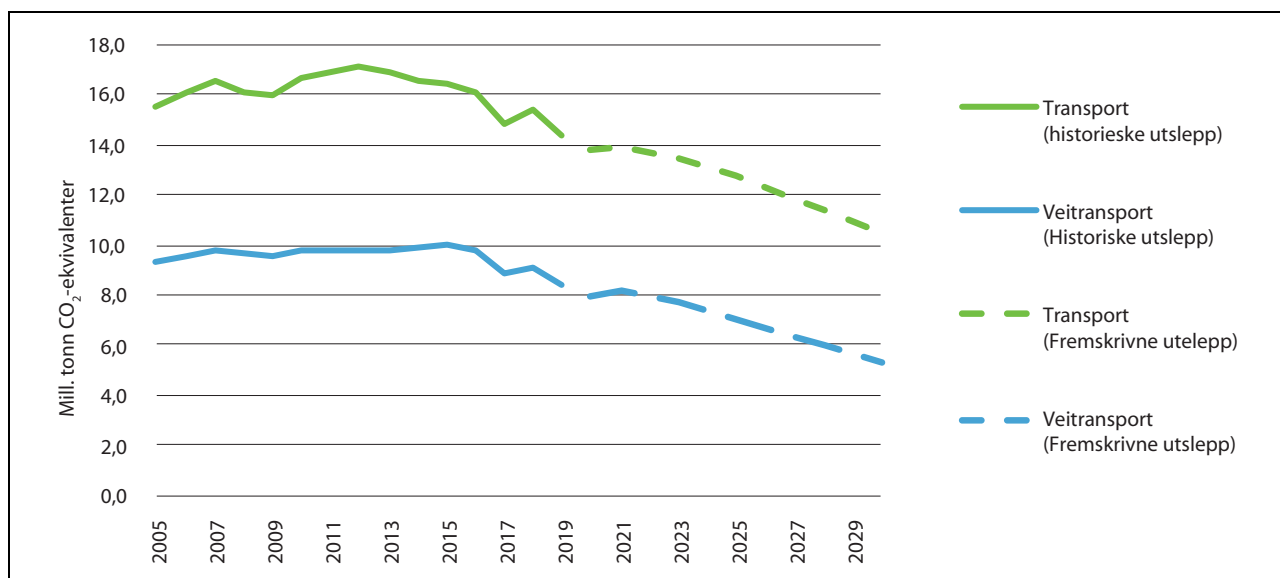
Framskrivningar av klimagassutslepp og arbeidet framover

I Meld. St. 1 (2020–2021) *Nasjonalt budsjettet 2021* er det presentert framskrivningar av klimagassutslepp.

Framskrivningane og føresetnadene for desse tala er nærmare omtalte i Nasjonalt budsjettet 2021.

Det er rekna med at utsleppa av klimagassar vil gå ned. Utslepp frå ikkje-kvotepiktig transport er rekna til å minke frå 14,3 mill. tonn CO₂ i 2019 til 13,7 mill. tonn i 2020, og til 10,4 mill. tonn i 2030. Av dette vil utsleppa frå vegtransporten reduserast frå 8,4 mill. tonn i 2018 til 7,9 mill. tonn i 2020 og til 5,3 mill. tonn i 2030.

CO₂-avgifter og kvotar er dei viktigaste klimaverkemidla fordi dei bidreg til ei kostnadseffektiv



Figur 5.4 Ikkje-kvotepiktige klimagassutslepp frå transportsektoren 2005–2030

Kjelder: Statistisk sentralbyrå, Miljødirektoratet, NIBIO og Finansdepartementet.

deling av utsleppsreduksjonane mellom sektorane. CO₂-avgifta er derfor auka med fem pst. frå 2021. Regjeringa retter innsatsen mot at den no dominerande køyretøyteknologien skal bli meir utsleppseffektiv, og at teknologi for låg- og nullutsleppskøyretøy skal bli meir konkurransedyktig.

Figur 5.4 viser faktiske og framskrivne ikkje-kvotepliktige klimagassutslepp frå transportsektoren i perioden 2005–2030.

Regjeringa arbeider med tiltak som har effekt både på kort og lang sikt, slik at transportsektoren bidreg til at Noreg skal bli eit lågutsleppssamfunn i 2050. Regjeringa skal skape ei grøn framtid. Med budsjettforslaget for 2021 aukar løyvingane til jernbane og tilskot til store kollektivprosjekt.

Bymiljø- og byvekstavtalane og belønningsavtalane vil vere blant dei viktige verktya for å oppnå at fleire reiser kollektivt, sykklar og går i dei største byområda. Regjeringa foreslår om lag 6,5 mrd. kr til å følgje opp desse avtalane i 2021. Dette er ein auke på om lag 23 pst. frå 2020. Av dette blir det foreslått om lag 2,6 mrd. kr i tilskot til store kollektivprosjekt i dei fire største byområda, der staten dekkjer inntil 50 pst. av kostnadene. Det er òg sett av om lag 2,8 mrd. kr til belønningsmidlar og tilskot til reduserte bompengar, betre kollektivtilbod og reduserte billettprisar på kollektivtrafikk. Dette inkluderer tilskot som gjer det mogeleg å auke det statlege bidraget til store kollektivprosjekt frå 50 til 66 pst.

Til jernbaneformål er det foreslått om lag 32,1 mrd. kr i 2021. Det er sett av 10 mill. kr til utvikling av stasjonar og knutepunkt langs jernbanen. Under vegformål er det sett av om lag 1 mrd. kr til gange-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvegar.

For tilskotsordninga for effektive og miljøvennlige hamner foreslår regjeringa 52,9 mill. kr, og for tilskotsordninga for overføring av gods frå veg til sjø 31,6 mill. kr. Det er vidare sett av 90 mill. kr til den mellombelse tilskotsordninga for godsoverføring frå veg til jernbane. I nye ferjekontraktar på riksvegsambanda som startar opp i 2021, er det stilt krav til låg- og nullutsleppsløysingar der teknologien tilseier det.

Elbilar har m.a. fritak frå eingongsavgifta, nullsats i meirverdiavgifta og fritak frå trafikkforsikringsavgift. Eit anslag på samla skattefordel for elbilar i skatte- og avgiftssystemet er rekna til 19,2 mrd. kr i 2020. Gratis parkering, ferjetransport, bompengerabattar og tilgang til kollektivfelt blir fastsett lokalt, men utsleppsfrie bilar kan maksimalt bli belasta med halvparten av normal takst. Førebelse tal frå Statens vegvesen viser at verdien av passeringar i bomstasjonar med nullutsleppskøyretøy som var fritatt betaling av bompengar

var om lag 800 mill. kr i 2019. I 2019 innførte fleire bompengeprojekt betaling for nullutsleppskjøretøy. Verdien av at dei ikkje betaler full takst er ikkje inkl. i dei 800 mill. kr. Verdien av transport med nullutsleppskøyretøy på ferje er rekna til 55–65 mill. kr i 2021.

Jernbanedirektoratet arbeider med eit prosjekt som ser på om det er mogeleg med nullutsleppsløysingar på dagens dieselstrekningar som er meir lønnsamme enn å bygge kontaktledningsanlegg.

1. januar 2020 blei det krav om at 20 pst. av omsett drivstoff til vegtransport skal vere biodrivstoff, med eit delkrav om 4 pst. avansert biodrivstoff. Sal av avansert biodrivstoff tel dobbelt (en liter tel som sal av to liter), slik at omsetningskravet vil utgjere 16 volumprosent biodrivstoff. Frå 1. juli 2020 er omsetningskravet for biodrivstoff til vegtrafikk på 22,3 pst. med eit delkrav om 6,1 pst. avansert biodrivstoff. Regjeringa har vedtatt ein ytterlegare auke til 24,5 pst. med eit delkrav om ni pst. avansert biodrivstoff frå 1. januar 2021.

1. januar 2020 ble det innført eit omsetningskrav på 0,5 pst. avansert biodrivstoff til luftfart. Innanriks luftfart og luftfart i EØS-området er i hovudsak ein del av EUs kvotesystem. I tillegg har Noreg, som eitt av få land i verda CO₂-avgift på flygingar innanriks. Noreg tek del i miljøarbeidet på luftfartsområdet gjennom FN-organisasjonen ICAO. For å handtere klimagassutsleppa frå internasjonal luftfart, har ICAO vedteke å etablere ein global marknadsmekanisme for kjøp av reduksjon av utslepp frå andre sektorar. Noreg vil ta del i denne. Sjå meir om denne marknadsmekanismen, kalla CORSIA, under programkategori 21.20 Luftfartsformål i del II.

Regjeringa skal innføre fritak for flypassasjeravgift for reiser med lav- og nullutsleppfly i 2021. Det blir vurdert om fritaket skal notifiserast av ESA.

Som ei oppfølging av oppmodingsvedtak nr. 19 frå sesjonen 2016–2017 har Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratet, på oppdrag frå Klima- og miljødepartementet, utarbeidd eit teknisk kunnskapsgrunnlag for å greie ut høve til og konsekvensar av å innføre eit omsetningskrav for berekraftig biodrivstoff i skipsfart. Vidare har dei greidd ut formålstenleg avgrensing og utforming av eit ev. omsetningskrav for skipsfart, avgrensa til avansert flytande biodrivstoff og biogass. Det er nødvendig å sjå biodrivstoff i skipsfart i samheng med behov for biodrivstoff i andre sektorar, som vegtrafikk og luftfart.

Regjeringa arbeider med ein klimaplan for 2030. Verkemiddel for utsleppsreduksjonar i transportsektoren vil vere ein viktig del av denne

planen. I samband med klimaplanen vil regeringa leggje fram handlingsplanar for fossilfrie anleggsplassar i transportsektoren og for biogass.

Etappemål: Medverke til å oppfylle nasjonale mål for rein luft og støv

Lokal luftforureining

Den lokale lufta i Noreg er blitt stadig betre dei siste åra, men i fleire byar og tettstader er det nødvendig å gjennomføre tiltak for å betre luftkvaliteten. Dårleg luftkvalitet kan føre til alvorlege helseplager for befolkninga ved både å utløyse og forverre sjukdom, først og fremst i luftvegane og i hjarte- og karsystemet. Det er svevestøv (PM_{2,5} og PM₁₀) og nitrogendioksid (NO₂) som er hovudkjeldene til den lokale luftforureininga, og vegtrafikk bidreg mest til dette. Diesebililar har eit høgare utslepp enn bensinbilar, medan elbilar slepp ikkje ut NO₂. Ved sidan av vegtrafikk er dei viktigaste kjeldene til svevestøv vedfyring og langtransportert forureining. Svevestøv som oppstår ved slitasje mellom hjul og vegbane og annan mekanikk som slitasje i bremseklossar blir ofte kalla vegstøv. Piggdekk slit vesentleg meir på vegdekket enn andre dekktypar og er derfor ei viktig kjelde til vegstøv. I tillegg bidreg vegtrafikk til at støv som er deponert i og ved vegbanen blir kvervla opp i lufta og blir til svevestøv. Mengda vegstøv er tett knytt til trafikkmengd og fart.

Grenseverdien for svevestøv av storleiken PM₁₀ i forureiningsforskriftablei ikkje broten i nokon by i 2019, men nasjonalt mål blei ikkje oppnådd i Oslo og Kristiansand. Dei nasjonale måla for rein luft gir langsiktige mål for den lokale luftkvaliteten i Noreg og er strengare enn grenseverdiane for lokal luft i forureiningsforskrifta. Grenseverdiane for fint svevestøv med storleik PM_{2,5} var òg overhalde for alle stasjonar, men det var registrert overskridingar av nasjonalt mål ved ni målestasjonar i Sarpsborg, Fredrikstad, Moss, Lørenskog, Stavanger og Oslo (4 stasjonar). Utslepp av NO₂ er på veg ned. I 2019 blei både grenseverdien og nasjonalt mål for NO₂ halde på alle målestasjonar i Noreg. Den viktigaste grunnen til denne utviklinga er kombinasjonen av utvikling av reinseteknologi på køyretøyet og at den norske bilparken er i rask endring til køyretøy med lågare utslepp. Det gjeld både for tunge og lette køyretøy.

Statens vegvesen vil i 2021 halde fram med å måle lokal luftkvalitet og ha prognosar for å varsle

befolkninga om forureininga. Saman med Helse- direktoratet, Folkehelseinstituttet, Miljødirektoratet og Meteorologisk Institutt har Statens vegvesen etablert eit formelt samarbeid om luftkvalitet og digitale tenester for å varsle befolkninga. Denne nettsida blir i 2020 supplert med ein eigen fagteneste for kommunar og anleggseigarar. Statens vegvesen vil arbeide vidare med å undersøkje utslepp frå bilar i trafikk og ved låge temperaturar. Transportøkonomisk institutt har gjort felttestar på utslepp frå bussar og bilar i 2019 og 2020, som dei vil publisere funn frå i løpet av 2020 og 2021. Vidare vil studiar om produksjon og spreiring av svevestøv fortsette i 2021. I samarbeid med kommunane vil Statens vegvesen i 2021 halde fram med tiltak mot svevestøv i fleire byar.

I mange av byområda nyttar stadig færre piggdekk, noko som bidreg til mindre vegstøv. Eit aukande transportomfang vil kunne auke utsleppa av vegstøv. Prognosar fram til år 2025 tilseier i sum ein svakt nedgåande trend for vegstøv. I tillegg er det greidd no ut om det er mogeleg å senke grenseverdiane i forureiningsforskrifta for svevestøv. Viss ein senker grenseverdiane, vil det utløyse ytterlegare behov for tiltak i komande år. Det vil derfor framleis vere nødvendig å innføre tiltak som t.d. piggdekkgebyr, setje ned fartsgrensene om vinteren, bruke saltløysing og auke reinhaldet for å dempe produksjon av svevestøv frå vegbana. Å minske bruken av piggdekk er avgjerande for å redusere svevestøv. Det er innført piggdekkgebyr i Bergen, Oslo, Trondheim og Stavanger. Piggdekkgebyr blir vurdert innført i fleire byar. Statens vegvesen arbeider med å betre kunnskapen om samanhengen mellom piggdekk, piggdekkgebyr, produksjon av svevestøv og reinhald av vegane, og er m.a. med i eit felles nordisk forskingsprosjekt om tema.

Utslepp frå skip i hamneområde er nokre stader ei lokal kjelde til luftforureining. Satsing på landstraum i hamnene medverkar til mindre luftforureining. Enova har i 2020 utvida satsinga si på landstraum til òg å omfatte anlegg til lading, og ei forenkla støtteordning som vil leggje til rette for at fleire skip kan nytte landstraum. Fleire hamner er òg meir medvitne om kor dei mest forureinande skipa blir plasserte i hamna for slik å redusere påverknaden deira på luftkvaliteten i byar og tettstader. I den nye hamne- og farvasslova som tok til å gjelde 1. januar 2020, har kommunane heimel til å avvise skip frå hamn i akutt situasjonar med høg luftforureining.

Støy

I følge Statistisk sentralbyrå (2016) er 1,9 mill. menneske utsett for vegtrafikkstøy over 55 dB utanfor bustaden sin.

Støy gir helseproblem og lågare livskvalitet for mange menneske. Stress på grunn av støy kan føre til muskelspenningar og -smerter, og vere ein medverkande faktor for hjarte- og karsjukdomar. Auka trafikk og auka kapasitet kan gi større støyproblem. Ønsket om auka fortetting i byane kan føre til etablering av nye bustadområde i område der det er spesielt høgt støynivå. Dette kan føre til at fleire blir plaga av støy.

Ei arbeidsgruppe med Klima- og miljødepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet og Samferdselsdepartementet har greidd ut kostnadseffektive tiltak for redusert støyplage. I rapporten frå arbeidsgruppa blei det konkludert med at arealplanlegging er det mest kostnadseffektive tiltaket vi har for å førebyggje auka støyplage og støyrelaterte helsetap. Arbeidsgruppa tilrådde eit vidare utgreiingsoppdrag for å etablere eit betre kunnskapsgrunnlag for måling av effekten av støy. Departementa planlegg å gi eit slikt oppdrag hausten 2020. Dei mest effektive tiltaka for reduksjon av støy er knytt til å redusere støy frå kjelda. Forhold som påverkar støynivå frå vegtransport er støyeigenskapane til vegdekka, fartsgrenser og støyeigenskapane til bildekka. Nasjonale tiltak for å redusere støy frå jernbana omfattar m.a. skjensliping, meir støysvake infrastrukturkomponentar i fornyings- og utbyggingsprosjekt, støyskjerming og fasadetiltak. Det blir utført tiltak på bustader for å få støynivået under grenseverdien i forureiningsforskrifta som er 42dB innandørs. I tråd med det nasjonale målet for reduksjon av støy blir det òg utført tiltak på bustader som er utsett for støy over 38 dB innandørs. Verksemdene sitt arbeid med å redusere støy er nærmare omtalt i del II.

Etappemål: Avgrense tapet av naturmangfald

Alle infrastrukturprosjekt vil kunne påverke naturmangfaldet. På same måte som det er vanskeleg å reversere klimapåverknaden, kan det vere vanskeleg å reversere negativ påverknad på naturmangfaldet.

Statens vegvesen har gjennomført eit forprosjekt der dei greidde ut om det er mogeleg å planleggje og byggje ein naturnøytral veg. Dette arbeidet blir ferdig i 2020 saman med oppdraget transportetatane og Avinor har fått frå departementet om å greie ut ein ny indikator for naturmangfald.

Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Kystverket bidreg i ulike tverrsektorielle arbeid, som blir leia av Miljødirektoratet, med m.a. økologisk grunnkart, nasjonal tiltaksplan mot framande skadelege artar og nasjonale tiltaksplan for pollinatorar. I arbeidet med økologisk grunnkart deltek òg Kystverket. Bane NOR og Statens vegvesen vidareutviklar og innfører eit samarbeidsprosjekt om metodar for før- og etterundersøkingar i samferdselsprosjekt.

Transportetatane og verksemdene skal så langt som mogeleg prøve å unngå inngrep i verna naturområde, tyngre inngrep i større samanhengande naturområde, sårbare naturtypar og verdifulle kulturområde. Det skal òg takast omsyn til naturmangfald og økologisk og kjemisk vasskvalitet i planleggingsfasen, byggjefasen og gjennom drift og vedlikehald, slik at god økologisk tilstand blir halde ved lag. Når transportetatane og verksemdene skal gjere tiltak som vil forringe verneområde eller verdifulle naturområde må det vurderast alternative løysingar som gjer påverknaden på naturmangfaldet minst mogeleg, før avbøtande, restaurerande og kompenserte tiltak blir vurderte. Før- og etterundersøkingar skal gjennomførast for prosjekt med usikker til stor negativ konsekvens for naturmangfald.

I samband med prosjektet innsegling Ålesund har Kystverket testa effektane av boblegardin for å redusere undersjøisk støy og trykkbølgjer frå sprenging. Dei førebelse resultatene viser at boblegardina har ein klar dempende effekt. Dette utviklingsarbeidet medverkar til ei betre forståing av korleis anleggsstøy kan påverke naturmangfaldet og korleis ein kan redusere den negative påverknaden frå anleggsarbeid.

Regjeringa vil halde fram å satse på Senter for oljevern og marint miljø og foreslår m.a. 25 mill. kr til oppstart av etablering av fasilitetar for testing av oljeverntechnologi på Fiskebøl i Hadsel kommune i Vesterålen.

Av investeringsprosjekta i budsjettforslaget for 2021 er ingen registrert med stor negativ konsekvens for naturmiljø og vasskvalitet.

Nasjonale prinsipp for bruk av økologisk kompensasjon er vedtatt. Prinsippa er ikkje juridisk bindande, men gir rettleiing for utøving av myndigheit. Etatane samarbeider med Miljødirektoratet om å lage ei rettleiing for utøving av myndigheit etter desse prinsippa. Arbeidet med pilotprosjekta for økologisk kompensasjon blir vidareført i 2021.

Kunstig belysning har stor innverknad på naturen, og særleg på insekt. Statens vegvesen vil sjå på moglegheter for tiltak for å redusere lysfor-

ureining frå lysanlegg for å kunne ta omsyn til økosystema og oppnå ein betre energieffektivitet.

Avinor har kartlagt biologisk mangfald på flyplassane og har oversikt over spesielt viktige område for biologisk mangfald på og ved flyplassane. Desse områda er i hovudsak ikkje negativt påverka av ordinær drift, men bruk av sprøytemiddel for vegetasjonskontroll, spreining av framande arter og forureining er faktorar som potensielt kan påverke negativt. Utviding av flyplassane kan føre til inngrep i viktige naturområde som kan påverke det biologiske mangfaldet lokalt. Avinor arbeider for å minimere negative verknader, t.d. ved å fjerne framande skadelege arter, tilpassa skjøtsel av slåttemark og blomsterrike område m.m.

Vasskvalitet og miljøskadelege kjemikaliar

Salt, metall, miljøgifter, plast og mikroplast er ei utfordring i vatn og jordmassar. Vegsalt, metall og kjemikaliar kan m.a. gi effektar på naturleg vasssirkulasjon i tjern, samansetting av artar og kjemisk kvalitet i innsjøar, grunnvatn og jordsmonn.

Regionale planar for vassforvaltning er det viktigaste planverktøyet for betre vassmiljø. Etatane og selskapa tek del i arbeidet med rullering av regionale planar og tiltaksprogram etter vassforskrifta. Det skal òg arbeidast vidare for å fase ut og erstatte miljøskadelege kjemikaliar med mindre miljøskadelege kjemikaliar og/eller metodar i tråd med substitusjonsplikta og føre-var-prinsippet.

Mikroplast er eit miljøproblem som får stadig større merksemd. Etatane og verksemdene arbeidar med kunnskapsoppbygging. Dei skal arbeide for å redusere utslepp og unngå at mikroplast blir

spreidd til naturen og særleg til vassførekomstar. Dette skal gjerast m.a. ved å greie ut og setje i verk tiltak for å hindre vidare spreining og nye kjelder.

I vegsektoren er det i størst grad forureining frå vegar og tunnelar i drift som påverkar vasskvaliteten. I tillegg vil anleggsverksemd virke på vassdrag i nærleiken av anlegget. Utforming av veganlegget vil òg kunne gi hydromorfologiske verknader med utfyllingar, kulvertar bruer m.m.

Saltforbruket dei seinare åra har auka og er meir omfattande enn ønskeleg. Det var likevel brukt 25 pst. mindre salt på riksvegnettet sesongen 2018/2019 samanlikna med sesongen før. Førebels tal for saltforbruket for 2019/2020 er på om lag 100 000 tonn for dei Statens vegvesen har sett ut drifta av, ein nedgang på 12 pst. mot sesongen før. For å redusere bruken av salt har Statens vegvesen sett i verk fleire tiltak dei siste åra, m.a. krav til opplæring og kompetanse for mannskap til driftsentreprenørane, krav til dokumentasjon og rapportering, samt endra oppgjersform. Statens vegvesen utarbeider i tillegg betre rutinar for å handtere forureina massar. Nye Veier AS er kjent med at saltforbruket dei siste åra har vore høgare enn ønskeleg og prøver derfor ut ein ny kontraktsmodell der både byggherre og entreprenør har eit insitament for å effektivisere ved at ev. gevinst blir delt. I tillegg gjer ein forsøk med bonus til driftsentreprenøren ved redusert saltbruk.

Risiko for vass- og grunnforureining frå noverande drift av Avinors flyplassar er i hovudsak knytt til avising av fly og banar, brannøving og risiko for drivstofflekkasjar. I tillegg finst det forureina område som skriv seg frå historisk aktivitet, m.a. frå fluorholdige stoff som tidlegare var brukt som tilsetningsstoff i brannskum.

6 Omtale av særlege tema

6.1 Samfunnstryggleik

Samferdselsdepartementet har det overordna ansvaret for samfunnstryggleik innan sektorane veg, jernbane, luftfart og post, og for førebyggjande sjøtryggleik, hamnesikring og statleg beredskap mot akutt forureining. Arbeidet med samfunnstryggleik tek utgangspunkt i dei måla, oppgåvene og prioriteringane som er gitte i desse stortingsmeldingane:

- Meld. St. 29 (2011–2012) *Samfunnssikkerhet*, jf. Innst. 426 S (2012–2013)
- Meld. St. 21 (2012–2013) *Terrorberedskap: Oppfølging av NOU 2012: 14 Rapport fra 22. juli-kommisjonen*, jf. Innst. 425 S (2012–2013)
- Meld. St. 35 (2015–2016) *På rett kurs – Forebyggjende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forureining*, jf. Innst. 72 S (2016–2017)
- Meld. St. 10 (2016–2017) *Risiko i et trygt samfunn*, jf. Innst. 326 S (2016–2017).

I tillegg kjem:

- Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, jf. Innst. 460 S (2016–2017)
- Meld. St. 27 (2015–2016) *Digital agenda for Norge*, jf. Innst. 84 S (2016–2017)
- Meld. St. 38 (2016–2017) *IKT-sikkerhet – Et felles ansvar*, jf. Innst. 187 S (2017–2018)
- Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren frå 2015.
- Nasjonal strategi for digital sikkerhet frå 2019.

Ei av oppgåvene til departementet er å sikre eit trygt og robust transportsystem og sørge for at dei behova samfunnet har for transport under kriser, i størst mogeleg grad blir dekte. Etatane, tilsyna og selskapa/føretaket i samferdselssektoren har òg eit sjølvstendig ansvar for tryggleiken innan sitt ansvarsområde og for å bidra til samfunnstryggleiken generelt. Ein føresetnad for dette er samarbeid på tvers i sektoren og med andre styresmakter og aktørar, både i det førebyggjande arbeidet og ved handtering av kriser.

Samferdselsdepartementets strategi for samfunnstryggleik i samferdselssektoren frå hausten 2015 gir dei overordna føringane for arbeidet og

skal medverke til ei systematisk og heilskapleg tilnærming.

- Arbeidet tek utgangspunkt i tre overordna mål:
- unngå store uønskete hendingar som skadar personar, miljø eller materiell
 - minske følgjene av slike hendingar om dei skulle oppstå
 - sikre pålitelegheit og framkome i transportsystemet, både i ein normalsituasjon og under påkjenningar.

Den tredelte målformuleringa gjer det tydeleg at tryggleik skal forståast både som fråvær av skade og fråvær av driftsstans og driftsforstyringar. For å nå desse måla er det nødvendig med ein kontinuerleg innsats både frå styresmaktene og verksemdene i sektoren (etatar og tilknytte selskap/føretak) for å sikre infrastruktur, system og funksjonar, styre og regulere trafikk og annan aktivitet i transportnetta og transportsystema. I tillegg kjem beredskapsplanlegging og handtering av uønskete hendingar.

Verksemdene i sektoren skal i arbeidet med samfunnstryggleik særleg prioritere klimatilpassing, IKT-tryggleik og sikring av kritiske objekt og funksjonar. På bakgrunn av den overordna strategien frå departementet har verksemdene utarbeidd eigne strategiar og handlingsplanar for arbeidet med samfunnstryggleik, som ligg til grunn for deira arbeid. Departementet har i dei seinare åra òg bedt verksemdene om å setje av nødvendige ressursar til arbeidet med å revitalisere totalforsvaret. Verksemdene skal vidareføre arbeidet med dei prioriterte områda innanfor samfunnstryggleik i 2021.

For å fremje dei overordna måla og dei prioriterte områda vil departementet og verksemdene i 2021 halde fram arbeidet med risiko- og sårbarheitsanalysar, krise- og beredskapsplanar, øvingar og evalueringar. For å setje i verk førebyggjande tiltak og forbetre beredskapsplanverk skal erfaringane frå dette arbeidet leggjast til grunn. Verksemdene skal òg arrangere eigne krisehandteringsøvingar og vere med på større fellesøvingar som krev samhandling på tvers av sektorar og forvaltningsnivå eller med aktørar i andre land.

Omtale av arbeidet med samfunnstryggleik i verksemdene i sektoren står under dei ulike programkategoriane i del II.

6.1.1 Klimatilpassing

Noreg har i dag store utfordringar med flaum og skred, m.a. på grunn av topografi, eit klima med store temperaturvariasjonar og vanskelege grunn-tilhøve som t.d. kvikkleire. Transportetatane vil i 2021 arbeide vidare med tiltak for å gjere infrastrukturen meir robust mot klimaendringane og styrkje evna til å oppretthalde transport trass i påkjenningar frå uvær. Verksemdene vil òg medverke til at det ikkje blir gjort uheldige arealdisponeringar eller aktivitetar som kan auke skaderisiko i områda nær infrastrukturen.

Klimaendringane får innverknad på all infrastruktur, og samordning på tvers av sektorar er derfor sentralt. I det regjeringsoppretta nettverket Naturfareforum samarbeider m.a. Statens vegvesen, Bane NOR SF, Kystverket og Noregs vassdrags- og energidirektorat. Forumet har som formål å styrkje samarbeidet om klimatilpassing og naturfare mellom nasjonale, regionale og lokale aktørar. Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Avinor AS bidreg òg til Klima 2050. Det er eit senter for forskingsdrive innovasjon som skal medverke til å utvikle nye løysingar for klimatilpassing av infrastruktur og bygningar.

6.1.2 IKT-tryggleik

Samferdselsdepartementets ansvar og oppgåver innanfor IKT-tryggleik er knytt til rolla som pådrivar for at etatane, selskapa og føretak i samferdselssektoren følgjer opp ansvaret dei har for IKT-tryggleik i eiga verksemd og innan sitt ansvarsområde.

Digitaliseringa av samfunnet skjer svært raskt, og stadig nye delar av transportsektoren blir avhengig av digitale løysingar. Det er derfor viktig at verksemdene i sektoren prioriterer arbeidet med IKT-tryggleik, at dei tek del i internasjonale samarbeidsfora og arbeider enda meir med eksisterande og potensielle framtidige digitale sårbarheiter.

I januar 2019 lanserte regjeringa *Nasjonal strategi for digital sikkerhet*. Formålet med strategien er å oppnå eit felles grunnlag for å handtere digitale trygging utfordringar, og strategien vil danne eit viktig grunnlag for arbeidet med IKT-tryggleik i samferdselssektoren i 2021. Etableringa av eit eige rammeverk for å handtere IKT-tryggingshendingar er òg eit sentralt tiltak i regjeringa sitt arbeid med å styrkje den nasjonale evna til å

avdekkje og handtere digitale angrep. I 2018 blei rammeverket implementert i transportsektoren, og i 2019 inngjekk fleire av transportverksemdene samarbeidsavtalar med Nasjonalt cybersikkerhetssenter (NCSC). NCSC er knutepunkt for nasjonalt og internasjonalt samarbeid innan deteksjon og digital hendingshandtering og byggjer vidare på rammeverket for å handtere IKT-tryggingshendingar. Avtalane gjer det m.a. mogeleg med fast fysisk nærvær i senteret. I 2021 vil Samferdselsdepartementet arbeide for å følgje opp *Nasjonal strategi for digital sikkerhet* og vidareutvikle rammeverket for å handtere IKT-tryggingshendingar i samarbeid med NCSC og transportverksemdene.

Transportverksemdene har òg etablert eit samarbeidsforum for å utveksle informasjon og diskutere felles utfordringar. Dette samarbeidet held fram i 2021.

6.1.3 Implementering av ny sikkerheitslov

Samferdselsdepartementet har ansvaret for å ha oversikt over og styrkje robustheita i kritisk infrastruktur og viktige samfunnsfunksjonar i sektoren. I 2021 vil implementeringa av den nye sikkerheitslova i transportsektoren vere det viktigaste verkemiddelet i dette arbeidet.

Lov om nasjonal sikkerheit (sikkerheitslova) tok til å gjelde 1. januar 2019, og alle sektorar arbeider med å implementere lova. Formålet med lova er å tryggje dei nasjonale sikkerheitsinteressene og å førebyggje, avdekkje og motverke sikkerheitstrugande verksemd. Dei nasjonale sikkerheitsinteressene blir tryggja ved at departementa identifiserer grunnleggjande nasjonale funksjonar (GNF) innanfor sine ansvarsområde, verksemdar av avgjerande betydning for GNF blir underlagde sikkerheitslova og nødvendige sikringstiltak for skjermingsverdige verdiar blir gjennomførte. For å ivareta formålet med lova, vil GNF-prosessen vere ein kontinuerleg prosess. Denne prosessen kan føre til endringar når det gjeld identifiserte funksjonar og skjermingsverdige verdiar, kva for verksemdar som er av vesentleg og avgjerande betydning, og i kva grad ei verksemd er avhengig av eksterne ressursar (andre verksemdar). Kva som vil krevjast for å oppnå eit forsvarleg tryggleiksnivå, kan òg bli endra.

Samferdselsdepartementet har identifisert og meldt inn til Nasjonalt tryggingorgan desse grunnleggjande nasjonale funksjonane i eigen sektor:

- «SD GNF 1: Transport» omfattar tenester, produksjon og andre formar for verksemd i transportsektoren som er heilt nødvendige for at

transportar av betydning for nasjonale tryggingssinteresser kan gjennomførast. «Transportar» inneber i hovudsak flytting av personar og gods frå ein stad til ein annan, men òg andre typar rørsler i transportsystemet, medan «tenester, produksjon og andre formar for verksemd» i grove trekk omfattar all aktivitet som er nødvendig for at:

- 1) infrastruktur som blir nytta til kritiske transportar er tilgjengeleg og framkomeleg
 - 2) trafikkstyring og -overvaking er funksjonelt
 - 3) transporttenester og transportressursar er tilgjengeleg ved behov.
- «SD GNF 2: Samferdselsdepartementets verksemd, handlefridom og beslutningsdyktigheit» omfattar rolla departementet har som fagleg sekretariat for politisk leiing, utøving av myndigheit og styring og oppfølging av underliggjande verksemdar.

Departementet vil innan utgangen av 2020 identifisere verksemdar som er av vesentleg eller avgjerande betydning for GNF Transport, og utpeike og klassifisere ev. skjermingsverdige objekt og skjermingsverdige infrastruktur i sektoren som det no er mogeleg å identifisere.

GNF Transports betydning for dei nasjonale tryggleiksinteressene er i stor grad grunnleggjande med at andre sektorar, t.d. forsvarssektoren, er avhengige av GNF Transport. Dette inneber at utpeiking av skjermingsverdige objekt og skjermingsverdige infrastruktur i transportsektoren ikkje vil vere fullt ut dekkjande før relevante departement har identifisert og meldt inn til Samferdselsdepartementet korleis eiga GNF(ar) er avhengige av GNF Transport. Dette vil vere ein kontinuerleg prosess med fleire rundar i åra framover.

Verksemdar som er eller blir omfatta av lova no, skal hausten 2020 utarbeide skadevurderingar med bakgrunn i GNF Transport. Desse vurderingane vil danne grunnlaget for departementet si utpeiking og klassifisering av ev. skjermingsverdige objekt og skjermingsverdige infrastruktur i sektoren i denne runden av implementeringa av ny lov.

Fram til det er gjort vedtak etter ny lov, gjeld alle vedtak som er gjort etter den gamle lova. Dette inneber m.a. at objekt som er klassifiserte etter gammal sikkerheitslov, òg er klassifiserte etter ny lov.

6.1.4 Totalforsvaret

Det moderniserte totalforsvarskonseptet omfattar i dag samarbeid og gjensidig støtte mellom Forsvaret og det sivile samfunn i samband med

førebygging, beredskapsplanlegging, krisehandtering og konsekvenshandtering i heile krisespekteret, frå fred via tryggleikspolitisk krise, til væpna konflikt. Samferdselssektoren er ein viktig del av dette.

Den sivile støtta skal i størst mogeleg grad vere basert på kommersielle ordningar og samarbeid med sivil sektor gjennom leverings- og beredskapsavtalar. I tilfelle der marknadsmekanismane ikkje sjølv løyser transportbehovet, kan Samferdselsdepartementet påleggje transportaktørar å utføre visse transportoppdrag. Departementet vil derfor halde fram arbeidet med å revidere regelverk og planverk innanfor transportberedskapen. Forsvaret vil vere tett involvert i dette arbeidet.

Regjeringa etablerte hausten 2016 *Program for vidareutvikling av Totalforsvaret (Totalforsvarsprogrammet)*. Formålet er å styrkje samhandlinga mellom sivil og militær side og auke robustheita i sju samfunnskritiske funksjonar som NATO har fastsett. Samferdselsdepartementet har saman med underliggjande verksemdar følgd opp programmet i eit prosjekt for den samfunnskritiske funksjonen transport.

Totalforsvarsprogrammet og prosjektet «Transport i totalforsvaret» varer ut 2020. Prosjektet har kome lengst med å avklare Forsvarets behov for sivil transportinfrastruktur og -tenester, og fått sett i gang utarbeiding av relevante forskrifter til lovverk i samferdselssektoren. Det står att spørsmål knytt til Forsvarets behov for og bruk av sivile transportressursar og transportørar i ulike typar scenario. Målet om å vidareutvikle sivilt-militært samarbeid på transportområdet er langsiktig, og føreset ein kontinuerleg prosess som ein ikkje kan setje sluttstrek for i 2020. Samferdselsdepartementet vil derfor òg i 2021 halde fram arbeidet med å vidareutvikle sivilt-militært samarbeid på transportområdet innanfor rammene av totalforsvaret.

Fleire av verksemdene tok del i planlegginga og gjennomføringa av NATO-øvinga Trident Jupiter i 2019. I samband med øvingane dei siste åra er det inngått samarbeidsavtalar mellom etatane og Forsvaret om vertslandsstøtte og liaisonverksemd som òg skal fungere utanom øvingar. Det er i tillegg inngått beredskapskontraktar mellom nokre kommersielle transportverksemdar og Forsvaret. Dette samarbeidet held òg fram i 2021.

6.1.5 Andre saker

I 2019 utarbeidde Vegdirektoratet, Kystverket, Luftfartstilsynet og Jernbanedirektoratet overordna risiko- og sårbarheitsanalysar innan eige ansvarsområde på oppdrag frå Samferdselsdepar-

temmentet. Analysane blei nytta i departementet si vurdering av tilstanden i den kritiske samfunnsfunksjonen transport som Samferdselsdepartementet presenterte i Prop. 1 S (2019–2020). Funna i tilstandsvurderinga vil bli nytta i det vidare arbeidet med samfunnstryggleik i samferdselssektoren i 2021.

Samferdsel er ein viktig føresetnad for fleire andre beredskapsaktørar, og store samferdselsprosjekt påverkar såleis ikkje berre transportsektoren. Det er derfor gjennomført fleire utgreiingar dei seinare åra for å betre identifisere og få fram verknader på samfunnstryggleik i større samferdselsprosjekt, slik at dei kan inngå som ein del av grunnlaget i prioriteringa av desse. Funna frå desse prosjekta inngjekk i 2019 i eit eige deloppdrag om samfunnstryggleik i arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033. Formålet med oppdraget var å teste ut ein metode (3R-metoden) for å identifisere og få fram verknader på samfunnstryggleik i praksis i konkrete samferdselsprosjekt. Erfaringane frå utprøvinga av metodikken var positive, og resultatane vil nyttast i vidareutviklinga av 3R-metodikken i 2021.

Smitteverntiltaka som blei sette i verk i Noreg 12. mars 2020 som ein følgje av utbrotet av koronaviruset, fekk store konsekvensar for transportsektoren. Samferdselsdepartementet og verksemdene har lagt ned ein betydeleg innsats for å leggje til rette for eit transporttilbod slik at kritiske samfunnsfunksjonar kan oppretthaldast under pandemien, både innan person- og godstransport. Erfaringane vil evaluerast i 2021, og dette vil saman med funna til den regjeringsoppnemnde «Koronakommisjonen» danne eit viktig grunnlag for det vidare arbeidet med samfunnstryggleik i sektoren.

Departementet vil i 2021 halde fram med dei halvårlege kontaktmøta med verksemdene. Delta-king i samfunnstryggleiksaktivitetar med andre nasjonale styresmakter, EU og NATO vil òg bli vidareført.

Utgiftene til oppgåver og tiltak innan samfunnstryggleik i samferdselssektoren dekkjer etatane over budsjetta sine. Oppgåver og tiltak inngår som integrerte delar av det daglege arbeidet med å sørge for eit trygt og påliteleg transportsystem.

6.2 Transport og transportinfrastruktur i kommunesektoren

6.2.1 Ansvar, oppgåver og finansiering

Kommunesektoren har ei sentral rolle for å nå dei transportpolitiske måla, å lykkast med omstillinga

mot lågutsleppssamfunnet og utvikle velfungerande byar og regionar.

På samferdselsområdet har fylkeskommunane ansvaret for fylkesvegane, fylkesvegferjer og for lokal kollektivtransport, med unntak av jernbane. Dette ansvaret omfattar utgreiing, planlegging, forvaltning, drift og vedlikehald, men òg investeringar og lokale baneløyvingar som T-bane, trikk og bybane. Fylkeskommunen tildeler vidare løyver til ekspressbussruter, og har ansvaret for skuletransport og tilrettelagt transport (TT-transport).

1. januar 2020 blei sams vegadministrasjon avvikla, og administrasjonen av fylkesvegar overført frå Statens vegvesen til fylkeskommunane, jf. Prop. 1 S (2018–2019) for Samferdselsdepartementet.

Kommunane har ansvaret for dei kommunale vegane og kommunale kollektivtiltak. Dei har òg ansvaret for areal- og parkeringspolitikken, som har ein vesentleg innverknad på kollektivtransporten, og planlegging og investeringar i den offentlege veginfrastrukturen.

Ansvaret for kollektivtransporten er fordelt på fleire forvaltningsnivå og aktørar. Staten har eit overordna ansvar for den samla transportpolitikken, inkl. å utvikle og fastsetje rammevilkåra for kollektivtransporten. Fylkeskommunane og Oslo kommune har ansvaret for den lokale kollektivtransporten, med unntak av jernbanen. Dei yter tilskot til lokale ruter med buss, båt, fylkesvegferjer, trikk, T-bane og bybane, og dei fastset omfanget av rutetilbodet og takstar m.m. Statens vegvesen og fylkeskommunane har ansvaret for å gjennomføre kollektivtiltak på høvesvis riksvegnettet og fylkesvegnettet, medan kommunane har dette ansvaret på det kommunale vegnettet.

Målet i Nasjonal transportplan 2018–2029 om at veksten i persontransport i byområda skjer med kollektivtransport, sykkel og gåing, er vidareutvikla, og målformuleringa blei justert våren 2020. I det justerte målet heiter det at i byområda skal klimagassutslepp, kø, luftforureining og støy redusereast gjennom effektiv arealbruk, og ved at veksten i persontransporten blir tatt med kollektivtransport, sykkel og gåing.

Oppgåvene på samferdselsområdet i kommunesektoren blir finansiert med frie inntekter og øyremerkte tilskot. Frie inntekter (rammetilskot og skatteinntekter) blir disponert fritt utan andre føringar frå staten enn gjeldande lover og reglar.

Ordningar der midlar over rammetilskotet blir fordelt mellom fylkeskommunar etter ei særskilt fordeling (tabell c) er vist i Grønt hefte, som er eit berekningsteknisk vedlegg til statsbudsjettet. Særskilt fordeling er frie midlar, som er fordelt

etter andre kriterium enn rammetilskotet. På Samferdselsdepartementets område er desse fordelt med tabell c i 2021:

- opprusting og fornying av fylkesvegnettet
- kompensasjon for krav i forskrift om tunneltryggleik
- sams vegadministrasjon
- ras- og skredsikring på fylkesvegnettet
- ferjeavløysing
- ikkje-statlege flyhamner
- kjøp av innanlandske flyruter
- fiskerihamneanlegg.

For dekkje tapte billettinntekter i den fylkeskommunale kollektivtransporten m.a. på grunn av smitteverntiltak under koronapandemien foreslår regjeringa 1 250 mill. kr over rammetilskotet til

fylka på Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett.

Over Samferdselsdepartementets budsjett blir det òg løyvd midlar til tiltak og tilskotsordningar som er retta mot eller har betydning for fylkeskommunane, sjå del II.

Regjeringa foreslår 100 mill. kr i tilskot til kommersielle buss- og båtruter som følgje av smitteverntiltak, jf. kap. 1330, post 71.

6.2.2 Fylkesveg

Fylkesvegnettet utgjer nærmare 44 700 km. Dei fylkeskommunale investeringsutgiftene til fylkesvegar utgjorde 11,8 mrd. kr i 2019, medan fylkeskommunale netto driftsutgifter utgjorde 9,3 mrd. kr. Fylkesvis fordeling går fram av tabell 6.1. Opplysningane er henta frå Statistisk sentralbyrås KOSTRA.

Tabell 6.1 Fylkeskommunane sine utgifter til fylkesveg i 2019

(i 1000 kr)			
Fylkeskommune	Fylkesveg investeringsutgifter ¹	Fylkesveg driftsutgifter ²	Sum
Østfold	263 393	302 834	566 227
Akershus	763 064	637 389	1 400 453
Oslo	0	0	0
Hedmark	333 138	397 173	730 311
Oppland	479 256	427 643	906 899
Buskerud	253 050	453 094	706 144
Vestfold	257 922	312 140	570 062
Telemark	404 446	356 118	760 564
Aust-Agder	314 730	199 138	513 868
Vest-Agder	391 755	326 916	718 671
Rogaland	1 118 151	788 671	1 906 822
Hordaland	1 186 800	978 809	2 165 609
Sogn og Fjordane	449 131	732 621	1 181 752
Møre og Romsdal	1 596 929	654 955	2 251 884
Trøndelag	2 692 962	1 065 850	3 758 812
Nordland	671 874	683 089	1 354 963
Troms	367 599	720 647	1 088 246
Finnmark	261 966	243 030	504 996
Sum	11 806 166	9 280 117	21 086 283

¹ Omfattar brutto investeringsutgifter for funksjonen 722 Fylkesvegar, miljø- og trafikktryggleikstiltak.

² Omfattar netto driftsutgifter (inkl. avskrivningar) for funksjonen 722 Fylkesvegar, miljø- og trafikktryggleikstiltak.

Tal frå KOSTRA viser at sjølv om standarden på fylkesvegnettet har blitt betre, er delen med dårleg dekkestilstand høg. Frå 2015 til 2019 har delen fylkesveg med dårleg eller svært dårleg dekketilstand gått ned frå 44 pst. til 40 pst. av alle fylkesvegar.

Dei fleste fylkeskommunane hadde alt før forvaltningsreforma i 2010 fast dekke på heile eller store delar av vegnettet. For nokre fylkeskommunar har delen fast dekke likevel auka betydeleg etter forvaltningsreforma. I 2019 hadde 92 pst. av fylkesvegane fast dekke.

Øg den delen av fylkesvegnettet med tillate 10 tonn aksellast har auka monaleg i perioden etter forvaltningsreforma og utgjorde 82 pst. i 2019.

6.2.3 Kollektivtransport

Tal frå Statistisk sentralbyrå viser at det i 2019 var om lag 718 mill. kollektivreiser med buss, båt, T-bane, trikk, bybane og jernbane. Dette er ein auke på 5,3 pst. samanlikna med 2018. Reisene i 2019 fordelte seg med 60,5 pst. med buss, 26,7 pst. med T-bane, trikk og bybane, 11,2 pst. med jernbane og 1,6 pst. med båt. Buss sto for det meste av veksten, med 30,3 mill. fleire reiser enn året før, ein auke på 7,5 pst.

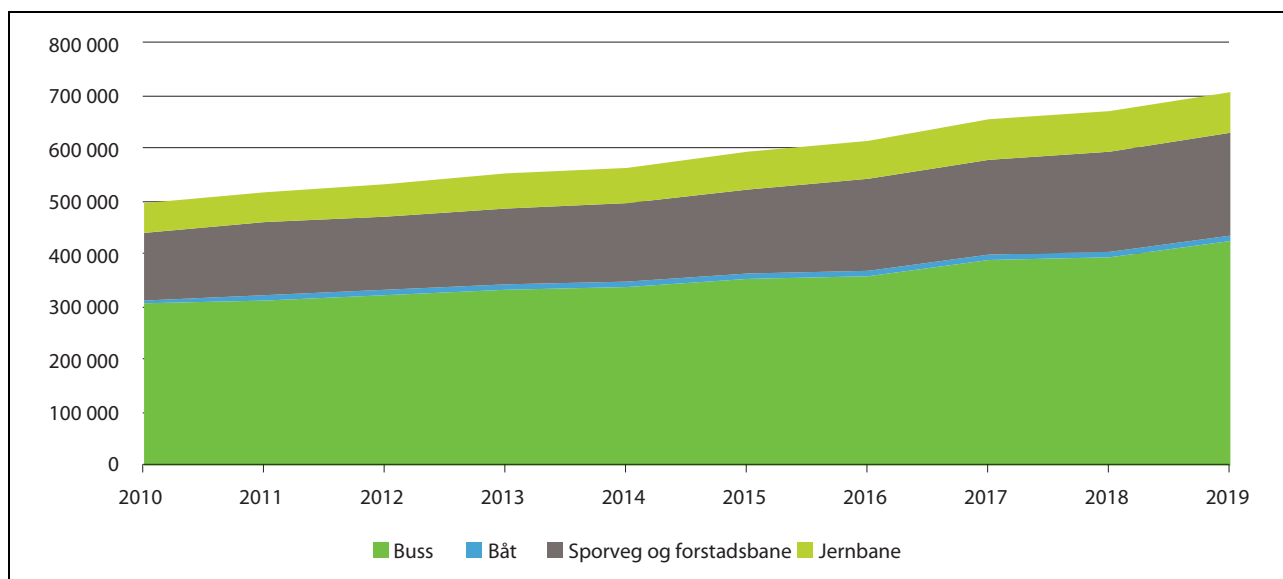
Nær 46 pst. av alle kollektivreiser i Noreg i 2019 var i byområda. I alt var det 328,9 mill. kollektivreiser i byområda, ein auke på 10 pst. frå 2018. Byområdet som hadde størst prosentvis vekst i kollektivreiser, var Stavanger med 18,5 pst. Dei siste ti åra har veksten i den lokale kollektivtransporten i dei fire største byområda vore på 63 pst.

Talet på reiser med lokaltog har auka i alle dei fire største byområda frå 2018 til 2019. I alt var det 50 mill. reiser med lokaltog. Auken var størst i Stavanger, med ein auke på 16,3 pst. samanlikna med 2018. I Bergen var auken på 10,7 pst. I Oslo og Trondheim var det mindre endringar. Talet på reiser med lokaltog er klart størst i Oslo, med 41,5 mill. reiser i 2019.

Figur 6.1 viser tal på passasjerar med buss, T-bane, trikk og bybane, jernbane og båt i perioden 2010–2019 i heile landet.

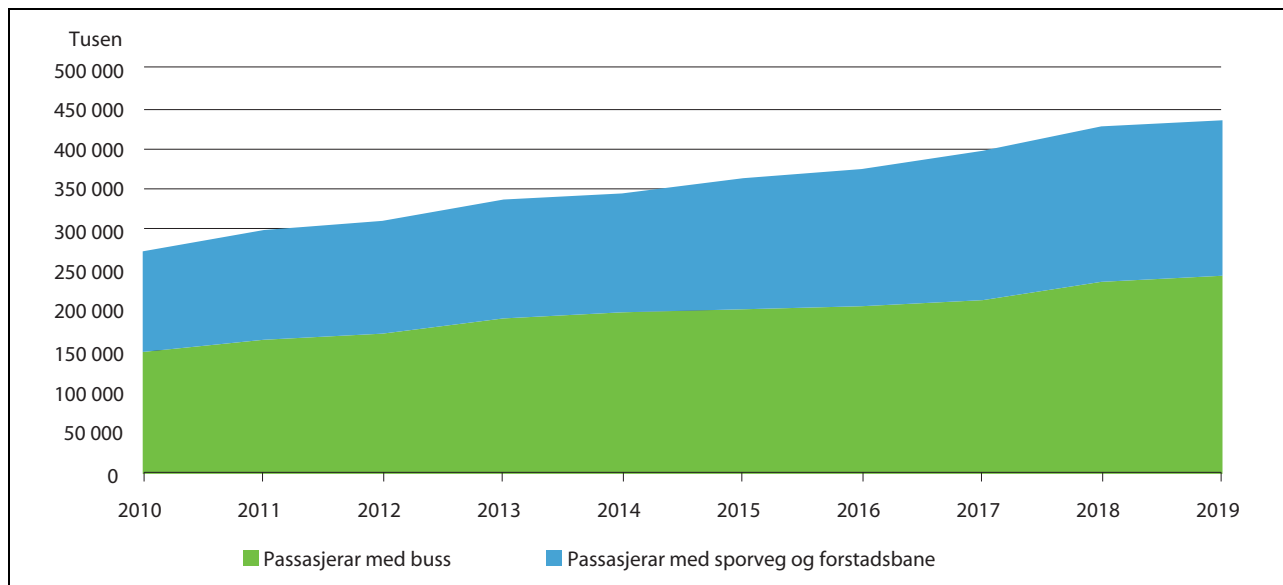
Figur 6.2 viser talet på passasjerar med buss og trikk, T-bane og bybane i Oslo, Bergen, Trondheim, og Stavanger i perioden 2010–2019.

Tala i den nasjonale reisevaneundersøkinga for 2018 viser at 11 pst. av alle daglege reiser er med kollektivtransport.



Figur 6.1 Passasjerar med kollektivtransport i heile landet

Kjelde: Statistisk sentralbyrå



Figur 6.2 Kollektivpassasjerar i dei fire største byane

Kjelde: Statistisk sentralbyrå

6.2.4 Finansiering

Den lokale kollektivtransporten blir finansiert av dei frie inntektene til fylkeskommunane, billettinntekter og gjennom særskilde statlege tilskot. Netto utgifter til drift av lokal rutetransport i

fylkeskommunar og Oslo kommune utgjorde om lag 14,5 mrd. kr i 2019.

Statlege løyvingar til kollektivtransport går over veg- og jernbanebudsjetta, transport i byområda og særskilde transporttiltak. Løyvingane over Samferdselsdepartementets budsjett som er retta mot kollektivtransport, går fram av tabell 6.2.

Tabell 6.2 Løyvingar til kollektivtransport

	Mill. kr		
	Saldert budsjett 2020	Forslag 2021	Pst. endr. 2020/2021
Kjøp av persontransport med tog	4 024,2	4 559,9	13,3
Jernbaneinvesteringar, drift og vedlikehald ¹	20 247,2	25 283,3	24,9
Bymiljøavtalar og byvekstavtalar: Gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksveg	700,0	1 023,0	46,1
Tilskot til byområde	2 650,5	2 805,3	5,8
Særskild tilskot til store kollektivprosjekt	2 070,0	2 630,0	27,1
Tilskot til utvida TT-ordning for brukarar med særskilde behov	249,5	270,6	8,5
Tilskot til reiseplanleggar og elektronisk billettering	57,2	79,0	38,1
Sum kollektivtiltak over statsbudsjettet	29 998,6	36 651,1	22,2

¹ Kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 71 og post 73

I tillegg er det på budsjettet til Statens vegvesen sett av midlar til kollektivtiltak og universell utforming på riksvegnettet.

I løyvinga til persontransport med tog inngår òg 650 mill. kr til å oppretthalde eit nødvendig togtilbod og kapasitet som følgje av smitteverntiltak.

6.2.5 Oppfølging av handlingsplanen for kollektivtransport

Samferdselsdepartementet utarbeidde ein ny handlingsplan for kollektivtransport i 2018. Den følgjer opp satsinga på kollektivtransport som regjeringa la fram m.a. i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Planen byggjer på måla i Nasjonal transportplan om betre framkome og klima. I handlingsplanen blir det lagt fram konkrete tiltak for å gjennomføre dei strategiske føringane som blir omtalte i Nasjonal transportplan 2018–2029. Planen handlar i første rekkje om kva statlege aktørar skal bidra med.

Det er i handlingsplanen skissert ei rekkje tiltak for å forbetre kollektivtransporten. Dei budsjettmessige store tiltaka, som jernbane og satsing i dei store byområda, er nærmare omtalte i del II. I tillegg er det mange andre tiltak som kvar for seg bidreg til å gjere kollektivtransporten betre. Dette er m.a. tiltak for betre framkome, knutepunktutvikling, kompetanse og statistikk, reiseplanlegging og billettering, klima og miljø, tryggleik og teknologi.

Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen oppretta i 2020 Konnekt, eit nasjonalt senter for samferdselskompetanse. Konnekt arbeider for eit effektivt samarbeid mellom utdanningsinstitusjonar, næringsliv og styresmakter for å utdanne og utvikle den kompetansen samferdselssektoren treng i framtida. Jernbanedirektoratet, og no Konnekt, bidrar til etableringa av eit masterstudie innan «Smart Mobility and Urban Analytics» ved Oslo Met. Studiet blir utvikla i eit breitt samarbeid mellom ulike aktørar innan kollektivtrafikk, veg, bane, rådgiving og styresmakter.

Utviklinga av låg- og nullutsleppsløysingar i kollektivtransporten blir følgd opp både på EU- og FN-nivå. Statistikk og fakta om kollektivtransport blir samla i ein nasjonal rekneskap for berekraftig mobilitet.

Fagmateriell innan kollektivtransport og universell utforming blir jamleg oppdatert, og kunnskap blir delt og diskutert m.a. gjennom Brukermedvirkningsforum for veg. Kollektivfaglege artiklar på Tiltakskatalog.no har blitt oppgraderte, og faste rapporteringar som kilometer kollektivfelt bygd og oppgradering av haldeplassar med universell utforming.

Forbetring av transportmodellar og samfunnsøkonomiske analysemetodar blir det arbeidd jamt med, og ein ny nasjonal verdsettingsstudie har blitt gjennomført.

Arbeidet med å sikre lett tilgjengeleg og påliteleg informasjon om kollektivreiser og enkel billet-

tering går føre seg kontinuerleg. I tillegg til verkeidla nemnde over, blir det arbeidd med betre informasjon til dei reisande, spesielt for sanntid og i avvikssituasjonar.

6.3 Nordområda

For å lykkast med nordområdearbeidet prioriterer regjeringa samferdsel. I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er det lagt opp til å gjennomføre ei rekkje prosjekt i nordområda. Tiltaka skal sikre framkome og leggje til rette for betre konkurransevne slik at den positive økonomiske utviklinga i Nord-Noreg kan halde fram. I tillegg til investeringar i ny og betre infrastruktur er satsinga på drift og vedlikehald viktig. Dette gjer transportsystemet i nord meir påliteleg og sikkert.

Transportsystemet i nord er vevd tett saman med transportsystemet i nabolanda. Det er derfor viktig med eit nært samarbeid om å utvikle dei grensekryssande sambanda. Samarbeidet er dels langsiktig og strategisk, og dels handlar det om konkrete prosjekt og operativ samhandling. Ein viktig arena for samarbeid i nordområda er Barentssamarbeidet. Sverige har vidareført arbeidet med å oppdatere ein felles transportplan for Barentsområdet som m.a. identifiserer nettverk med transportkorridorar mellom dei fire nabolanda. Transportnettverket omfattar alle transportformene, men vegsystemet er naturleg nok det mest omfattande. Norge har ansvaret for transportarbeidsgruppa i Barentssamarbeidet fram til hausten 2021. Arbeidet i perioden vil dreie seg om felles problemstillingar innan tema som klima/miljø, teknologi, trafikktryggleik og utvikling av grensekryssande transportkorridorar.

Som kompensasjon for at den differensierte arbeidsgivaravgifta fall bort 1. juli 2014 blei det løyvd midlar til m.a. infrastrukturtiltak i Nord-Noreg for veg, jernbane og kyst. Da den differensierte arbeidsgivaravgifta blei gjeninnført i 2018, blei det lagt opp til at tiltak som var sette i gang skulle gjennomførast. Dette gjaldt m.a. innseglinga til Leirpollen i Tana kommune i Troms og Finnmark. Det blir foreslått midlar til å planleggje ferdig prosjektet i 2021. Regjeringa vil vurdere prosjektet i samband med rulleringa av Nasjonal transportplan.

På riksvegnettet er desse prosjekta i Nordland og Troms og Finnmark opna for trafikk i 2019/2020:

- E6 Helgeland nord som blei opna for trafikk i november 2019

- rv. 77 Kjernfjellet i Saltdal kommune i Nordland som opna for trafikk i oktober 2019
- rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset innanfor Bypakke Bodø i Nordland som blei opna for trafikk i april 2019
- Tromsø hamn, Breivika i Troms og Finnmark som blei opna for trafikk i september 2019
- E6 Tana bru i Troms og Finnmark som blei opna for trafikk i september 2020.

I Nordland blir utbygginga av E6 Helgeland sør vidareført i 2021. Anleggsarbeida på sju av delstrekningane starta i 2017, medan anleggsarbeida på delstrekninga Kapskarmo–Brattås–Lien starta opp i 2018. Arbeida på dei sju delstrekningane er venta avslutta i 2020, medan delstrekninga Kapskarmo–Brattås–Svenningselv er venta opna for trafikk i oktober 2020. Anleggsarbeida på delstrekninga Svenningselv–Lien er venta starta opp våren 2021.

Det er for 2021 sett av midlar til førebuande arbeid på prosjektet E8 Sørbotn–Laukslett i Finnmark og Troms og E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta i Nordland og Troms og Finnmark og til å vidareføre skredsikringsprosjektet E69 Skarvberggtunnelen i Troms og Finnmark. Sistnemnde prosjekt er venta opna for trafikk i 2022. Det er òg sett av midlar til å sluttfinansiere prosjektet E6 Indre Nordnes–Skardalen i Troms og Finnmark.

Tiltak på riksvegnettet er nærmare omtalt i del II under programkategori 21.30 Vegformål.

Målt i tonn går i dag om lag to tredelar av godstransporten på jernbane i Noreg på Ofotbanen. I tillegg til malmtransporten frå Nord-Sverige bidreg banen til godstransporten mellom Sør- og Nord-Noreg. Det er dei siste åra gjennomført mange investeringstiltak for å auke kapasiteten på Ofotbanen. I samarbeid med svenske styresmakter greidde Jernbaneverket ut utbygging av dobbeltspor på Ofotbanen for å auke kapasiteten ytterlegare. Kapasitetsproblema er størst på svensk side, og dei må løysast før det er aktuelt med tiltak på norsk side..

Ein bane frå Fauske til Tromsø har tidlegare blitt greidd ut. Jernbanedirektoratet fekk i oppdrag å utarbeide eit oppdatert kostnadsanslag for ei ny jernbanestrekning Fauske–Tromsø og ein samfunnsøkonomisk analyse for ei slik utbygging. Samferdselsdepartementet fekk den endelege rapporten i desember 2019. I tråd med bompengavtalen frå 2019 er det sett av midlar til ei heilskapleg konseptvalutgreiing (KVU) for utvikling av transportløysingar i Nord-Noreg, inkl. Nord-Norgebanen. Regjeringa vil fastsetje mandat til

utgreiinga før eit nærmare oppdrag blir gitt til etatane.

I 2019 blei desse investeringsprosjekta til kystformål avslutta:

- innsegling Sandnessjøen i Alstadhaug kommune i Nordland
- Båtsfjord fiskerihamn i Båtsfjord kommune i Troms og Finnmark
- Mehamn fiskerihamn i Gamvik kommune i Troms og Finnmark.

Farleia inn til Bodø hamn har fleire grunner som set grenser for storleiken på fartøya som kan gå inn til hamna. Første del av prosjektet som gjeld hamna, blei ferdig i 2017. Andre del som omfattar utdjuvinga i innseglinga, vil bli fullført i 2021.

Kystverket skal utdjupe innseglinga inn til Forsøl i Hammerfest kommune. Prosjektet vil starte opp i 2021. Tiltaket blir gjennomført i samarbeid med Miljødirektoratet og fylkeskommunen som planlegg utdjuving i fiskerihamna.

Tiltaka som gjeld kyst, er nærmare omtalt i del II under programkategori 21.60 Kystforvaltning.

Samferdselsdepartementet bidreg til å sikre regionale flyruter i Nord-Norge. Etter at det kommersielle tilbodet fall bort, inngjekk staten i september 2020 kontrakt om flyging på strekninga Harstad/Narvik–Evenes. Fylkeskommunen vil frå 1. januar 2021 ta over ansvaret for helikopterruta mellom Bodø og Værøy. Dette er nærmare omtalt i del II under programkategori 21.20 Luftfartsformål.

Avinor utarbeidde hausten 2019 eit skisseprosjekt for flytting av Bodø lufthamn med ulike utbyggingsalternativ. Ei tilpassa ekstern kvalitets-sikring av dei ulike utbyggingsalternativa og Avinors eigenfinansiering var ferdig våren 2020. Prosjektet går no inn i ein forprosjektfase. I tråd med tilrådinga frå Avinor og Bodø kommune tek den vidare planlegginga utgangspunkt i ei samtidig flytting av rullebana og terminalen. Departementet arbeider vidare med å vurdere finansieringsløysingar for bygginga av den nye lufthamna.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 blei det lagt til grunn midlar i den andre delen av planperioden (2024–2029) til bygging av ei ny lufthamn i Mo i Rana, føreset at resterande beløp blir dekt gjennom lokale bidrag. Prosjektet har vore drive fram av lokale interessentar. For å unngå forseinkingar i framdrifta gav Samferdselsdepartementet våren 2020 Avinor i oppdrag å overta ansvaret for den vidare planlegginga og utbygginga av den nye lufthamna. Samferdselsdepartementet er i dialog med Avinor og dei lokale interessentane med sikte på å få ei rask framdrift i prosjektet og gjere

justeringar i framdriftsplanen som gjer det mogeleg med ei investeringsavgjerd i revidert nasjonalbudsjett 2021.

Avinor har gjennomført ein regional analyse av den framtidige lufthamnstrukturen i Lofoten, Ofoten og Vesterålen og ei konseptvalutgreiing for luftfartssystemet i Hammerfest-området.

I Bodø byggjer Avinor no eit nytt senter for fjernstyrte tårn som skal opnast i oktober 2020. Fjernstyrte tårn skal i første omgang takast i bruk på i alt 15 lufthamner. Seks lufthamner skal etter planen vere i operativ drift frå sommaren 2021.

Regjeringa vil sikre beredskapen mot akutt forureining og den førebyggjande sjøtryggleiken i nord. Dei siste åra er det gjennomført ei rekkje tiltak for å styrkje beredskapen mot akutt forureining og auke kunnskapen om oljevern i nordområda. Fleire FoU-prosjekt er sett i gang for å styrkje både kompetansen og kapasiteten til å handsame akutt forureining i farvatn med is. I 2019 blei det m.a. undersøkt korleis nye typar drivstoff oppfører seg under kalde forhold, forsøk med brenning som metode for å motverke forureining av ulike drivstofftypar og forsøk med å motverke akutt forureining med bakteriar. Hendinga med trålararen Northguider har gitt mykje nyttig kunnskap og erfaring med å gjennomføre aksjonar under ekstreme tilhøve i mørketida. Som ein konsekvens av hendinga blir utstyr og kapasitetar på fartøya KV Svalbard og Polarsyssel og måten aksjonar blir leia på, endra. Kystverket skifter òg ut ein del utstyr som ikkje toler langvarig bruk i streng kulde.

Kystverkets overvakings- og informasjonssystem BarentsWatch skal gi ei heilskapleg oversikt over aktiviteten i norske hav- og kystområde og i nordområda. Dei mest brukte tenestene på den opne delen av BarentsWatch er «Bølgevarsel», «Fiskinfo» og «Fiskehelse». I den lukka delen er det utvikla eit system for felles situasjonsoversikt og samhandling mellom operative etatar og eit felles ressursregister som skal gi ei oppdatert og samla oversikt over relevant personell og utstyr som kan takast i bruk ved hendingar og ulykker.

Kystverkets AIS-satellittar sikrar at overvakinga av fartøy i havområda er driftssikker og kostnadseffektiv. På Svalbard etablerer Kystverket landbaserte AIS-basestasjonar, noko som gir betre oversikt over den maritime trafikken rundt øygruppa. I 2019 blei det oppretta ein basestasjon på Forlandet. For å få betre AIS-dekning langs kysten blei det m.a. oppretta ein basestasjon i Laksefjord i Troms og Finnmark.

Senter for oljevern og marint miljø er eit kompetansesenter innanfor arbeidet med oljevern og

marin forsøpling. Innan oljevern vil senteret si satsing bli gjennomført i tett dialog med Kystverkets fagekspertise på akutt forureining generelt og oljevern spesielt. Senteret og Kystverket leverte 1. september 2020 ein rapport om framtidige testfasilitetar for oljevernteologi på Fiskebøl i Vesterålen. Testfasilitetane skal vere ein del av senteret. Etablering av slike testfasilitetar har som mål å styrkje forskning og utvikling innan oljevernteologi retta mot aktivitet i isfylte farvatn. Departementet vurderer no forslaga i rapporten. Regjeringa foreslår i statsbudsjettet for 2021 midlar til å planleggje testfasilitetar på Fiskebøl.

6.3.1 Fornye, forenkle, forbetre

Det er gjennomført store reformer i samferdselssektoren som skal gi meir effektiv bruk av midlar og eit betre tilbod til brukarane. I praksis har heile sektoren vore i omstilling sidan regjeringsskiftet i 2013. Etableringa av Nye Veier AS og jernbanereforma er dei viktigaste tiltaka. Men òg innanfor andre delar av samferdselsområdet er det gjennomført endringar t.d. har bompengerreforma ført til færre bompengeselskap og utskiljing av utsted-arrolla.

Samferdselsdepartementet har som eitt av sine overordna mål å oppnå meir infrastruktur og transport for pengane. Dette blir m.a. følgt opp gjennom eigarstyringa av dei selskapa der Samferdselsdepartementet forvaltar statens eigarinteresser. Selskapa har sett i gang fleire tiltak som medverkar til fornying, forenkling og forbetring. Departementet har òg tatt initiativ til fornyings- og forenklingstiltak som etatsstyrar samstundes som etatane sjølv har sett i gang eigne tiltak. Dei viktigaste tiltaka for fornying, forenkling og forbetring i verksemdene på Samferdselsdepartementets område er omtalte under.

6.3.2 Ny Nasjonal transportplan og porteføljestyling i sektoren

Våren 2021 vil regjeringa leggje fram Nasjonal transportplan for perioden 2022–2033. Prosessen med å utforme planen er endra frå tidlegare revisjonar, med mål om å få ein meir overordna og strategisk melding, med vekt på samfunnsøkonomisk lønnsemd.

Regjeringa har satsa stort på transportområdet dei seinare åra. For å skape gode bu- og arbeidsmarknadsregionar og å auke konkurransevna til næringslivet står det likevel att utfordringar. Samtidig skal transportsektoren bidra til å oppfylle Noregs klima- og miljømål, og regjeringa

har ein visjon om null drepne og hardt skadde i trafikken. Det statsfinansielle handlingsrommet vil venteleg bli mindre i åra framover. Den raske teknologiske utviklinga vil få verknad for kva for transportløyser ein bør velje og opnar for nye mogelegheiter for ein meir kostnadseffektiv transportpolitikk. Store kostnadsaukar i samferdselsprosjekt har gjort det vanskelegare å følgje opp alle lovnader i tidlegare transportplanar. Endra rammevilkår gjer endring i styringa av sektoren mogeleg og nødvendig. Endringa krev felles innsats frå mange aktørar, og vilje og evne til å prioritere slik at ein får mest mogeleg igjen for dei midlane staten bruker på transport.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 vil det vere viktig å sørge for tilstrekkeleg fleksibilitet, slik at planlegginga framover kan tilpassast samfunnsmessige endringar og teknologisk utvikling. Regjeringa vil innrette meldinga om Nasjonal transportplan slik at verksemdene får større fri-dom i gjennomføringa, og at dei dermed kan løyse utfordringane mest mogeleg effektivt. I dette ligg at ein vil flytte merksemda frå konkrete prosjekt og tiltak til kva for problem som skal løysast. Porteføljestyring er et nytt grep i Nasjonal transportplan 2022–2033 og skal støtte opp under utviklinga av planen i ein meir overordna og strategisk retning.

I systemet for porteføljestyling vil det vere eit skilje mellom dei to periodane i Nasjonal transportplan. Regjeringa legg opp til at det i første seksårsperiode av Nasjonal transportplan blir omtala prosjekt som kan løyse utfordringane. Desse prosjekta utgjer porteføljen for verksemdene for første seksårsperiode. I andre seksårsperiode tek regjeringa sikte på å foreslå ressursar som kan løyse utfordringane fordelt på korridorar/område. I første seksårsperiode legg departementet opp til at verksemdene skal prioritere innanfor porteføljen som er gitt gjennom Nasjonal transportplan, medan dei i siste seksårsperiode skal utvikle porteføljen med utgangspunkt i dei økonomiske rammene.

Porteføljestyling skal bidra til at aktørane har insentiv å finne dei beste løysingane, og at desse blir optimalisert vidare i planlegging og gjennomføring. Omlegginga vil etter regjeringa si vurdering gi betre måloppnåing i gjennomføringa av Nasjonal transportplan.

6.3.3 Veg

Program for effektivisering av Statens vegvesen

Statens vegvesen skal effektivisere verksemda si for å nå eit overordna mål om meir veg for pengane. Regjeringa har sett krav om at Statens vegvesen skal redusere sine interne kostnader frå 10,1 mrd. 2020-kr i 2017 til 8,8 mrd. 2020-kr. Det endelege innsparingskravet for Statens vegvesen skal bli nådd innan utgangen av 2024. Målet for reduksjon i interne kostnader utanom trafikant- og køyretøyområdet skal bli nådd innan utgangen av 2023..

Frå 1. januar 2020 blei administrasjonen av fylkesvegane overført frå Statens vegvesen til fylkeskommunane. Samtidig gjekk etaten frå ei regional organisering til ei organisering med seks divisjonar og eit direktorat. Omstillinga krev ressursar i ein overgangsperiode, men legg til rette for å kunne ta ut gevinstar av effektiviseringa.

Statens vegvesen reduserte sine interne kostnader med om lag 460 mill. kr i 2018. Omstillingskostnader gjorde at dei interne kostnadene ikkje blei reduserte i 2019. I 2020 forventar etaten gevinstar frå effektiviseringstiltaka, men på grunn av omstillingane og tilhøyrande kostnader er det likevel venta ein auke i dei interne kostnadene.

Reduksjonen i dei interne kostnadene kjem hovudsakeleg gjennom lågare bemanning, reduksjon av tenestekjøp og arealeffektivisering. Samla bemanning i Statens vegvesen er redusert frå om lag 7 300 årsverk ved utgangen av 2015 til om lag 4 900 ved inngangen av 2020. Om lag 1 400 tilsette er overførte til fylkeskommunane.

Ny organisasjon for Statens vegvesen er dimensjonert ut frå gjennomsnittleg ramme for første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2018–2029. Basert på denne dimensjoneringa er den langsiktige planen for å nå kravet til interne kostnader og effektivisering å redusere bemanninga til om lag 4 500 årsverk innan utgangen av 2024, ein reduksjon på 38 pst. på under 10 år.

Digitalisering er ein føresetnad for å nå effektiviseringsmåla. Statens vegvesen skal halde fram med digitalisering på ei rekkje område. Døme er utvikling av sjølvbeteningstenester innan trafikkant- og køyretøyområdet, digitalisering av søknadsprosessar og bruk av digitale verktøy innan planlegging, drift og utbygging av vegar.

I tråd med ambisjonen i Nasjonal transportplan 2018–2029 om å nytte teknologi til å skape eit betre transportsystem for framtida, vil Statens vegvesen satse på å leggje veginfrastrukturen til rette for det digitale samfunnet. Etaten arbeider med å dreie samansettinga av kompetansen i eta-

ten for å byggje opp større og delvis nye fagmiljø med solid digital kompetanse.

Innanfor vegforvaltning er målet å gå frå ei erfaringsbasert til meir tilstands- og risikobasert forvaltning og vedlikehaldsstyring. Etableringa av ei plattform for samverkande ITS vil medverke til ei effektiv og sikker trafikkstyring. Ein digital tvilling er ein digital kopi av t.d. ei vegstrekning slik ho er planlagd og bygd. Bruk av slike modellar i vegbygginga vil gjere samarbeidet enklare mellom dei ulike aktørane gjennom heile livsløpet til vegen.

Sidan 2014 har det vore eit mål at alle trafikant- og køyretøytenester som ikkje krev oppmøte på trafikkstasjon, skal digitaliserast. Arbeidet med å utvide eksisterande og utvikle nye sjølvbeteningsløyningar held fram. Nye betalingsmåtar og bruk av differensierte prisar som reflekterer faktiske kostnader ved høvesvis digitale og manuelle tenester er innført. Dette gjer at bruk av ei teneste på nett er billigare enn oppmøte på ein trafikkstasjon, og har medverka til å auke bruken av sjølvbeteningsløyningar ytterlegare.

Bompengereforma

Arbeidet med å gjennomføre bompengereforma held fram. Dei siste elementa i reforma er venta å kome på plass i 2021. For å sikre ei fungerande bompengeinnskjevning er det behov for eit teknisk baksystem som m.a. sørgjer for riktig identifisering og prising av passeringar. Den nye systemløyninga er eit modulært IT-system der enkeltkomponentane blir eigde og forvalta av kvar enkelt aktør.

Som ein del av regjeringa si bompengereform blei det bestemt at utstedarfunksjonen skal skiljast ut frå bompengeselskapa. Utstedar er den parten bilistane inngår brikkeavtale med, for så å overføre innbetalte bompengar til bompengeselskapa. Utstedarforskrifta som set rammene for utstedarføretaka, tok til å gjelde 1. januar 2019. Statens vegvesen har eit overordna ansvar for å leggje til rette for ein utstedarmarknad som dekkjer alle køyretøygrupper. Arbeidet med å etablere dette er i gang. Dei integrerte utstedarane som blir drive av dei regionale bompengeselskapa, skal etter planen seljast i løpet av 2021 til nye aktørar i marknaden. Når dette er gjort, er den nye strukturen for bompengesektoren på plass.

6.3.4 Jernbane

Regjeringa har utarbeidd ein overordna gevinstrealiseringsplan for jernbanereforma, som inneheld

eit kvantitativt mål om å redusere kostnader fram mot 2026. Planen tek utgangspunkt i gjeldande løyvningsnivå til jernbanen og byggeprosjekt som er starta opp. I tillegg omtaler planen føresetnadene for ei vellykka gjennomføring.

I planen er det lagt opp til at jernbanereforma vil realisere ein netto samla gevinst på 8,1 mrd. kr i perioden 2020–2027. Reformkostnader er berekna til 1 mrd. kr i åra 2014–2018 og er trekt frå. Nokre gevinstar er allereie fastsette ved at det er inngått fleirårige avtalar mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF eller togoperatørane. Nokre gevinstar kan ikkje uttrykkjast i prissette storleikar, t.d. betre kvalitet på togtilbodet, men er like fullt ein reformgevinst.

Av dei åtte identifiserte gevinstane i reforma, er fire prissette:

- reduserte utgifter til kjøp av persontogtenester
- reduserte utgifter til forvaltning, drift og vedlikehald av infrastruktur
- reduserte byggekostnader
- betre eigedomsforvaltning gjennom å samle all jernbaneeigedom.

Samferdselsdepartementet følgjer opp gevinstane i verksemdene ved å følgje opp strategi, mål og indikatorar i den ordinære styringsdialogen. Det blir i denne lagt stor vekt på å sikre meir jernbane for pengane, t.d. gjennom meir kostnadseffektiv drift og utbygging av infrastruktur.

Konkurransenutsettinga av Trafikkkpakke 1 Sør, Trafikkkpakke 2 Nord, Trafikkkpakke 3 Vest og nye trafikkvartalar med Vygruppen AS og Vy Gjøvikbanen AS har medført eit redusert behov for kjøp av persontransporttenester med tog på om lag 400 mill. kr i 2021.

Gevinstrealiseringsplanen viser at gevinstane i stor grad kan ventast å overstige kostnadene ved jernbanereforma. Dei berekna gevinstane er beste overslag basert på informasjonen som er tilgjengeleg i dag. Berekingane vil i åra framover måtte oppdaterast når ny informasjon blir kjent, som følgje av konkurransenutsettinga og nye avtalar mellom Jernbanedirektoratet og Vygruppen, og Bane NOR. Berekingane er òg baserte på fleire føresetnader, m.a. at nivået på løyvingar og fullmakter til drift og vedlikehald ikkje blir redusert frå nivået i 2018, og at planlagde endringar i jernbanereforma blir gjennomført. Enkelte av gevinstanslaga kan påverkast av faktorar utanfor styresmaktene sin kontroll, som t.d. marknadsforhold og usikre grunnforhold i byggeprosjekt. Sjå programkategori 21.50 Jernbaneformål for omtale av regjeringa si oppfølging av nokre aspekt ved reforma.

Samferdselsdepartementet som eigar følgjer opp Bane NOR på gevinstområda knytt til forvaltning, drift og vedlikehald av infrastruktur, byggekostnader og eigedomsforvaltning. Konkurransetsetting av drift- og vedlikehaldstenester er eit viktig kostnadsreducerande tiltak. Spordrift AS blei oppretta 1. juli 2019, for å leggje til rette for gradvis konkurransetsetting frå april 2021. Frå 1. januar 2021 blir selskapet skilt ut frå Bane NOR, og staten tek over eigarskapen. Dette skal bidra til meir konkurranse om drifts- og vedlikehaldstenester.

Bane NOR fornyar signalanlegga på jernbanen. Noverande teknologi er utdatert og skal erstattast med eit digitalt signalsystem, som er felles for alle europeiske land, European Rail Traffic Management System (ERTMS). ERTMS skal gi dei reisande ein meir stabil jernbane som er meir punktleg, har større tryggleik og på sikt òg meir kapasitet.

Entur AS har tilpassa jernbanen sine sals- og billetteringssystem til jernbanereforma. Selskapet har òg bygd ei moderne og fleksibel digital plattform som støttar nye mobilitetsformer og nye former for deling av data og samarbeid med andre aktørar. Fleire fylke tar no i bruk tenester frå Enturs nasjonale, digitale infrastruktur, og den nasjonale reisepanleggstenesta til selskapet blir stadig utvida til å selje billetter for fleire fylke.

6.3.5 Luftfart

Avinor AS nyttar konkurranse og ny teknologi for å effektivisere drifta. På Bodø lufthamn er plass-, brann- og redningstenesta konkurransetsett med gode resultat. I Haugesund er drifta av lufthamna overført til eit privat selskap i form av ein tenestekonsesjon på 20 år, og på lufthamnene i Kristiansand og Ålesund tok spanske Saerco over tårntenestene i 2020 etter ein anbuds konkurranse. Avinor vil ta i bruk ny teknologi m.a. i form av fjernstyrte tårn på flyplassar der dette er meir kostnadseffektivt enn konkurransetsetting. Systemet blei teke i bruk på Røst lufthamn i 2019, og skal etter planen i første omgang takast i bruk på 15 lufthamner.

Luftfartstilsynet jobbar kontinuerleg med å fornye, forenkle og forbetre sine tenester. I 2020 har tilsynet prioritert å auke tilgjengelege data av flytryggleiksdata, slik at aktørane får eit betre grunnlag for sitt eige arbeid med flytryggleiken. Luftfartstilsynet førebur m.a. overgangen til ein felles europeisk database for data knytt til ulykker og hendingar, noko som vil gi eit enda betre grunnlag for analysar. I tillegg deltek Luftfartstilsynet i internasjonalt samarbeide knytt til å vidare-

utvikle fagsystemet EMPIC, noko som vil forenkle og forbetre tilsynsarbeidet. Sertifikata som Luftfartstilsynet utstedar blir meir og meir automatisert og digitale, med auka tilgjenge for brukarane via samarbeid med Statens vegvesen og trafikkstasjonane.

6.3.6 Kyst

Kystverkets effektiviseringsarbeid legg vekt på å modernisere og digitalisere tenester retta mot maritime brukarar. I samarbeid med norsk maritim industri blir det utvikla nye digitale tenester for å betre informasjonsutveksling, samhandling og navigasjon (e-navigasjon). Kystverket vil òg utvikle og forbetre den maritime trafikkovervakinga ved å utvikle automatiske risikoovervakingssystem.

Kystverkets meldings- og informasjonssystem har medverka til å redusere den administrative byrda for skipsfarten og bidreg til at norske hav- og kystområde blir nytta og forvalta på ein effektiv, berekraftig og godt koordinert måte.

Informasjonstenesta BarentsWatch etablerer og utviklar vidare digitale tenester for datadeling og samhandling. BarentsWatch tilbyr informasjonstenester som er tilgjengelege for alle, og eit skjerma system som støttar norske styresmakter sitt operative arbeid i kyst- og havområda. Tenestene i det skjerma systemet gir m.a. oppdatert oversikt over rednings- og beredskapsressursar, eit samla bilete av aktiviteten i kyst- og havområda og ei sikra samhandlingsløyning som lettar samarbeid mellom ulike etatar.

Kystverket sørgjer òg for å gjere offentlege data tilgjengeleg, slik at dei kan nyttast av transportaktørar og maritim næring for effektivisering av transport og logistikk.

Etaten har digitalisert søknads- og sakshandsamingsprosessane knytt til tiltak i sjø, t.d. nye akvakulturanlegg. Dette gir ein enklare og betre prosess for søkjarar, og kan på sikt føre til meir effektiv samordning mellom dei ulike myndighetsutøvarane.

Kystverket skal implementere ny organisasjonsmodell, der hovudtrekka skal vere på plass frå 1. januar 2021. Den nye organiseringa skal m.a. gi meir infrastruktur og betre tenester for pengane.

6.4 Likestilling i transportsektoren

Arbeidet med å fremme likestilling er viktig på alle politikkområda. I tillegg til likestilling mellom

kvinner og menn på arbeidsplassen handlar likestilling òg om at det skal vere mogeleg for alle å kunne delta i samfunnet. I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det tre hovudmål. Eitt av etappemåla under hovudmålet om betre framkome for personar og gods i heile landet, er universelt utforma reisekjeder. Dette etappemålet vil medverke til at transportsystemet i så stor grad som mogeleg kan nyttast av alle, i alle aldrar og med ulike føresetnader. Departementet viser til omtalen av hovudmåla i kap. 6.2.

Utbrotet av koronaviruset har prega heile samfunnet sidan mars. Pandemien og tiltaka som er sette i verk for å avgrense smitta og å oppretthalde aktivitet i næringslivet og samfunnet kan få ulike konsekvensar for ulike personar uavhengig av m.a. kjønn, alder, funksjonsnedsetting.

Kollektivtransporten og universelt utforma reisekjeder bidreg til at dei som har samfunnskritiske funksjonar, kan kome seg til og frå jobb. For å bidra til å oppretthalde eit grunnleggjande kollektivtransporttilbod i samsvar med dei til ei kvar tid gjeldande smittevernreglar, er det gjennomført ei rekkje tiltak.

Status for likestilling i Samferdselsdepartementet og underliggjande etatar

Generelt

Samferdselsdepartementet hadde ved utgangen av 2019 åtte underliggjande etatar.

Etatane under Samferdselsdepartementet varierer i storleik og kompleksitet. T.d. hadde Senter for oljevern og marint miljø som er den minste, 13 tilsette ved utgangen av 2019, medan Statens vegvesen som den største hadde 6 619 fast tilsette.

Samferdselssektoren er tradisjonelt mannsdominert, der mange av dei tilsette har teknisk bakgrunn. I 2019 var kvinnedelen på over 50 pst. i Samferdselsdepartementet, Statens jernbanetilsyn og Senter for oljevern og marint miljø. For dei andre etatane låg kvinnedelen på mellom 19 og 43 pst. Vegtilsynet var den einaste av etatane der kvinner i snitt totalt sett tente meir enn menn. I dei andre etatane og i Samferdselsdepartementet utgjorde kvinner si lønn i snitt mellom 75 pst. og 99 pst. av mennene si lønn.

Status for likestillinga i Samferdselsdepartementet og underliggjande etatar går fram av tabellane under. Tabell 6.3 viser delen kvinner som arbeider deltid, og delen som er tilsett mellombels, og kvinner sin del av overtida og foreldrepermisjonen ved utgangen av 2018 og 2019 i departementet og etatane. Tabell 6.4 viser legemeldt sjukefråvær for kvinner og menn i desse verksemdene på dei same tidspunkta. Under omtalen av Samferdselsdepartementet og dei einskilde etatane er det ein tabell som viser gjennomsnittleg brutto månadslønn for kvinner i pst. av brutto månadslønn for menn fordelt på stillingskategoriar.

Tabell 6.3 Deltidstilsette, mellombels tilsette, overtid, foreldrepermisjon – prosentdel kvinner

		SD	SVV	KYV	Jdir.	LT	SJT	SHT	VT	SOMM
Deltidstilsette	2019	78	60	56	0	77	60	100	50	-
	2018	64	66	73	0	83	67	100	50	-
Mellombels tilsette	2019	60	44	48	86	100	100	-	-	100
	2018	0	43	33	55	80	100	100	-	-
Overtid	2019	55	21	7	42	19	49	21	31	52
	2018	44	20	7	26	26	32	27	55	-
Foreldrepermisjon	2019	83	61	46	59	92	100	-	-	-
	2018	55	66	42	93	88	100	57	100	-

I pst. av talet på tilsette i den einskilde verksemda var delen som arbeidde deltid eller var mellombels tilsett, generelt lågt i 2019. I dei verksemdene som hadde deltidstilsette, var fleirtalet kvinner,

medan biletet var noko meir variert for mellombels tilsette. Det var berre i Samferdselsdepartementet og Senter for oljevern og marint miljø at kvinner arbeidde meir overtid enn menn.

Tabell 6.4 Legemeldt sjukefråvær i prosent

	SD		SVV		KYV		Jdir		LT		SJT		SHT		VT		SOMM	
	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M
2019	2,6	1,4	5,2	2,7	4,5	3,6	4,2	1,8	4,8	1,4	6,3	3,9	3,9	2,3	0,4	0,8	0,1	0
2018	2,8	1,3	5,2	2,6	4,1	3,7	6,3	2,2	5,6	1,4	5,3	2,5	2,1	2,1	0	0,1	-	-

Det legemeldte sjukefråværet var gjennomgåande lågt. Det var i 2019 noko høgare for kvinner enn for menn med unntak av i Vegtilsynet. For dei mindre verksemdene er tala små, slik at eitt fråvær over lengre tid vil påverke fråværsprosenten.

Samferdselsdepartementet

Ved utgangen av 2019 hadde Samferdselsdepartementet 158 fast tilsette. Kvinnedelen var på 54 pst.

Tabell 6.5 Tilsette i Samferdselsdepartementet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2019	54	158	97	58 014
	2018	54	170	98	56 417
Toppleiing (departementsråd, ekspedisjonssjefar)	2019	43	7	98	110 582
	2018	43	7	95	105 729
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2019	53	15	104	79 123
	2018	47	15	107	78 868
Fagdirektørar mv.	2019	25	4	120	79 123
	2018	43	7	103	73 842
Underdirektørar, utgreiingsleiarar, seniorrådgjevar mv	2019	52	101	103	55 045
	2018	58	106	100	53 268
Rådgivarar, førstekonsulentar	2019	60	25	102	43 830
	2018	42	31	106	43 325
Seniorkonsulentar	2019	100	6	-	38 264
	2018	100	4	-	-

I dei stillingskategoriane i departementet der begge kjønna var representerte, var det i 2019 eit fleirtal av kvinner i kategoriane mellomleiing, underdirektørar mv. og rådgivarar mv. I desse tre kategoriane og i kategorien fagdirektørar mv., tente kvinner i snitt meir enn menn.

Statens vegvesen

Ved utgangen av 2019 hadde Statens vegvesen 6 619 tilsette. Kvinnedelen var på 38 pst.

Tabell 6.6 Tilsette i Statens vegvesen – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda ¹	2019	38	6 619	94	50 164
	2018	39	7 005	92	47 655
Etatsleiing (regionvegsejfar og direktørar)	2019	46	13	99	117 315
	2018	46	12	98	116 106
Leiarar (avdelings- og seksjons- og kontorleiarar)	2019	41	400	100	68 105
	2018	40	416	99	65 727
Tekniske sakshandsamarar, inkl. prosjektleiarar i store utbyggingsprosjekt	2019	26	3 544	100	52 259
	2018	26	3 813	97	49 557
Merkantile sakshandsamarar	2019	64	2 006	93	45 106
	2018	65	2 128	90	42 528
Inspektørar	2019	22	556	99	42 352
	2018	21	563	94	40 846
Arbeidarstillingar	2019	18	45	93	41 195
	2018	9	49	95	39 283
Reinhald mv.	2019	90	21	-	24 338
	2018	92	-	-	21 233
Andre	2019	52	33	87	45 679

¹ Avviket mellom totaltalet for tilsette og tal i tabellen kjem av at ni lærlingar og tilsette som ved utgangen av 2018 og 2019 hadde permisjon utan lønn, ikkje er med i tabellen.

Med unntak av i stillingskategoriane merkantile sakshandsamarar og reinhald mv. var fleirtalet av dei tilsette menn. Med unntak av kategoriane leiararar og tekniske sakshandsamarar der kvinner og menn tente i snitt det same, tente kvinner i snitt mindre enn menn. Forskjellane var små.

Delen kvinner i kategorien etatsleiing var på 46 pst. i 2019, på same nivå som i 2018, medan det var ein liten auke i kategorien leiararar.

Statens vegvesen har særskild merksemd på mangfald i rekrutteringa. Tal for Statens vegvesen viser at 0,5 pst. av dei nytilsette i etaten i 2019 var

personar med nedsett funksjonsevne eller hol i CV-en. Dette utgjer éin nytilsett av i alt 184 tilsettingar i faste stillingar i perioden. Etaten arbeider med tiltak for å auke denne delen.

I årsrapporten for 2018 har Statens vegvesen gjort greie for korleis etaten ut over dette arbeider for å fremje likestilling og inkludering.

Kystverket

Ved utgangen av 2019 hadde Kystverket 962 faste tilsette. Kvinnedelen var på 19 pst.

Tabell 6.7 Tilsette i Kystverket – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2019	19	962	75	73 535
	2018	19	964	79	68 731
Leiing	2019	13	15	91	85 093
	2018	14	14	91	82 893
Mellomleiing	2019	25	32	85	81 997
	2018	21	33	78	80 600
Ingeniørar og rådgivarar	2019	39	345	86	59 324
	2018	39	352	89	57 655
Konsulentar	2019	32	37	74	83 170
	2018	33	36	89	75 271
Skipførarar, styrmenn, maskinistar	2019	3	69	87	62 875
	2018	3	66	108	57 255
Statslosar	2019	1	278	76	95 382
	2018	1	275	85	86 171
Fagarbeidarar	2019	14	118	114	49 985
	2018	13	112	108	45 987
Trafikkleiarar	2019	8	65	105	86 062
	2018	6	65	107	83 949

I alle stillingskategoriane var fleirtalet av dei tilsette menn. I dei mannsdominerte yrka som skipsførarar, styrmenn, maskinistar og statslosar er kvinnedelen svært låg. Kvinner tente i snitt meir enn menn i stillingskategoriane trafikkleiarar og fagarbeidarar.

I årsmeldinga for 2019 har Kystverket gjort greie for likestilling og mangfald i etaten.

Jernbanedirektoratet

Ved utgangen av 2019 hadde Jernbanedirektoratet 189 tilsette. Kvinnedelen var 41 pst.

Norsk jernbanemuseum er ein etat under Jernbanedirektoratet. Museet hadde 24 tilsette ved utgangen av 2019, og kvinnedelen var på 52 pst.

Tabell 6.8 Tilsette i Jernbanedirektoratet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2019	41	189	99	63 075
	2018	37	213	97	60 019
Leiing (direktørar og avdelingsdirektørar)	2019	27	11	109	95 322
	2018	27	15	122	93 774
Mellomleiarar, seksjonsleiarar	2019	53	15	113	79 609
	2018	55	11	111	78 608
Rådgivarar, seniorrådgivarar, prosjekt-leiarar	2019	42	128	100	58 934
	2018	35	141	102	57 093
Sakshandsamarar, kontorstillingar	2019	80	5	104	41 390
	2018	80	10	103	38 802
Ingeniørar, arkitekter	2019	38	28	92	63 271
	2018	36	33	92	57 709
Anna	2019	0	2	-	84 572
	2018	0	3	-	-

I dei kategoriane der begge kjønna var representerte, var fleirtalet av dei tilsette kvinner i stillingskategoriene mellomleiarar mv. og sakshandsamarar. Kvinner tente i snitt meir enn menn i alle stillingskategoriene utanom ingeniørar og arkitekter. I kategorien rådgivarar tente kvinner i snitt det same som menn. Lønnsforskjellane er likevel små, med unntak av i stillingskategoriene leiing og mellomleiarar.

I årsrapporten for 2019 har Jernbanedirektoratet gjort greie for likestilling og mangfald i etaten.

Luftfartstilsynet

Ved utgangen av 2019 hadde Luftfartstilsynet 190 tilsette. Kvinnedelen var på 40 pst.

Tabell 6.9 Tilsette i Luftfartstilsynet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2019	40	190	87	61 033
	2018	40	185	84	59 230
Toppleiing (direktørar og andre leiarar)	2019	57	7	102	93 066
	2018	57	7	96	91 968
Mellomleiing (seksjonssjefar)	2019	50	10	103	78 638
	2018	40	10	98	77 848
Seniorrådgivarar, sjefs- og senioringeniørar	2019	29	137	92	63 396
	2018	29	131	90	61 608
Rådgivarar mv.	2019	72	25	104	44 034
	2018	73	22	107	43 037
Førstekonsulentar mv.	2019	100	8	-	38 934
	2018	100	12	-	36 450
Konsulentar, sekretærar, lærlingar	2019	67	3	164	20 268
	2018	33	3	36	18 267

I stillingskategorien førstekonsulentar mv. var det i 2019 berre kvinner, medan det i kategoriane toppleiing, rådgivarar mv. og konsulentar mv. var eit fleirtal kvinner. I kategorien mellomleiing var det like mange kvinner som menn. I dei stillingskategoriane der begge kjønna var representerte, tente kvinner i snitt meir enn menn i katego-

rien toppleiing, mellomleiing, rådgivarar mv. og konsulentar mv.

Statens jernbanetilsyn

Ved utgangen av 2019 hadde Statens jernbanetilsyn 67 tilsette. Kvinnedelen var 52 pst.

Tabell 6.10 Tilsette i Statens jernbanetilsyn – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2019	52	67	90	61 297
	2018	51	65	86	62 757
Toppleiing (direktør)	2019	0	1	0	112 868
	2018	0	1	0	107 714
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2019	40	5	99	85 685
	2018	60	5	102	86 263
Fagdirektørar, seniorrådgivarar	2019	45	49	93	61 436
	2018	44	50	91	62 754
Rådgivarar, førstekonsulentar	2019	89	9	99	47 465
	2018	87	6	87	46 210
Sekretærar	2019	100	3	-	-
	2018	100	3	-	-

I dei stillingskategoriane der begge kjønna var representerte, var fleirtalet kvinner i kategorien rådgivarar mv. Kvinner tente i snitt mindre enn menn. Forskjellane var små.

I årsrapporten for 2019 har Statens jernbanetilsyn gjort greie for arbeidet sitt med likestilling.

Statens havarikommisjon

Ved utgangen av 2019 hadde Statens havarikommisjon for transport (no Statens havarikommisjon) 46 tilsette. Kvinnedelen var 37 pst.

Tabell 6.11 Tilsette i Statens havarikommisjon for transport – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2019	37	46	85	64 919
	2018	37	49	86	63 085
Toppleiing	2019	0	1	-	103 623
	2018	0	1	-	100 406
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2019	0	5	-	85 680
	2018	0	5	-	83 847
Fagstab	2019	75	4	103	70 866
	2018	75	4	103	68 720
Havariinspektørar	2019	28	29	98	63 257
	2018	26	31	97	62 088
Administrative stillingar	2019	86	7	81	47 635
	2018	88	8	82	46 490

I stillingskategoriar der begge kjønna var representerte, var fleirtalet kvinner i stillingskategoriane fagstab og administrative stillingar. Kvinner tente i snitt meir enn menn i kategorien fagstab.

Vegtilsynet

Vegtilsynet hadde 14 tilsette ved utgangen av 2019. Kvinnedelen var 43 pst.

Tabell 6.12 Tilsette i Vegtilsynet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2019	43	14	112	58 702
	2018	39	13	112	54 618
Toppleiing	2019	100	1	-	94 067
	2018	100	1	-	91 150
Seniorrådgivarar, senioringeniørar	2019	45	9	101	57 154
	2018	45	9	104	51 226
Rådgivarar, overingeniørar	2019	25	4	95	53 250
	2018	0	3	-	52 616

Begge kjønna var representerte i stillingskategorien seniorrådgivarar mv. og rådgivarar mv. I stillingskategorien seniorrådgivarar mv. tente kvinner i snitt noko meir enn menn.

Senter for oljevern og marint miljø

Senter for oljevern og marint miljø blei oppretta i februar 2018. Ved utgangen av 2019 var det 13 fast tilsette. Kvinnedelen var 77 pst.

Tabell 6.13 Tilsette i Senter for oljevern og marint miljø – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt (tal)
I alt i verksemda	2019	77	13	90	55 144
	2018	80	5	105	60 977
Toppleiing (direktør)	2019	100	1	-	85 142
	2018	100	1	-	82 500
Seniorrådgivarar	2019	57,1	7	95	58 210
	2018	66,7	3	101	59 006
Rådgivarar	2019	100	5	-	-
	2018	100	1	-	-

Begge kjønna var representerte berre i stillingskategorien seniorrådgivarar. I denne kategorien tente menn noko meir enn kvinner.

6.5 Tilsettingsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemdar

Det blir her gjort greie for tilsettingsvilkåra i 2019 for dagleg leiar i dei heileigde statlege verksemdene (selskap/føretak) som ligg under Samferdselsdepartementet. Alle tala i omtalen er runda av til nærmaste 1 000 kr.

Avinor AS

Årslønna for konsernsjef Dag Falk-Petersen var 3 038 000 kr. I tillegg fekk han 22 000 kr i andre godtgjeringsar. Pensjonskostnaden utgjorde 989 000 kr. Samla godtgjeringsar i 2019 var 4 049 000 kr.

Pensjonsavsetninga ut over 12 G er avgrensa til 30 pst. av grunnlaget mellom 12 og 18 G og 25 pst. av grunnlaget over 18 G. Ved oppseiing har konsernsjefen rett til 12 månaders etterlønn, inkl. lønn og ytingar i oppseiingstida på tre månader. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt.

Entur AS

Den faste lønna for administrerande direktør Johnny Welle var 1 923 000 kr i 2019. I tillegg fekk han 6 000 kr i andre godtgjeringsar og 400 000 kr i bonus. Innbetalt pensjonspremie utgjorde 112 000 kr. Samla godtgjeringsar i 2019 var 2 441 000 kr.

Bonusordninga for administrerande direktør var i 2019 avgrensa til tre månadsløner og knytt til oppnådde resultat innanfor områda reformtilpassing og modernisering av billettsystemet for jernbanen, stabil og sikker drift, vellykka oppstart av ny togoperatør og organisasjonsutvikling. Administrerande direktør er medlem i den kollektive pensjonsordninga som gjeld alle tilsette. Ved oppseiing har konsernsjefen rett til 12 månaders etterlønn, inkl. lønn og ytingar i oppseiingstida på seks månader. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt.

Mantena AS

Tomm Bråten var administrerande direktør i Mantena fram til 1. februar 2019. Finansdirektør i selskapet, Vidar Leirvik, fungerte som administrerande direktør frå 1. februar til og med 31. mai, da Kjetil Hovland blei tilsett som administrerande direktør.

Den faste lønna til Tomm Bråten var 602 000 kr i 2019. I tillegg fekk han 38 000 kr i andre godtgjeringsar. Den faste lønna til Vidar Leirvik var 633 000 kr i 2019. I tillegg fekk han 74 000 kr i

andre godtgjeringsar. Noverande administrerande direktør, Kjetil Hovland, fekk 1 156 000 kr i fast lønn i 2019. I tillegg fekk han 66 000 kr i andre godtgjeringsar. Ingen fekk utbetalt bonus i 2019. Andre godtgjeringsar dekkjer den innskotsbaserte pensjonsordninga i Mantena.

Administrerande direktør er medlem av den innskotsbaserte pensjonsordninga som gjeld alle tilsette. Ved oppseiing har administrerande direktør rett til 12 månaders etterlønn, inkl. lønn og ytingar i oppseiingstida på seks månader. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt, men ikkje under 50 pst. av etterlønna.

Forvaltninga av eigarskapen til Mantena AS blei frå 1. januar 2020 overført frå Samferdselsdepartementet til Nærings- og fiskeridepartementet.

Norske tog AS

Den faste lønna til administrerande direktør, Øystein Risan, var 1 940 000 kr i 2019. I tillegg fekk han 132 000 kr i andre godtgjeringsar. Pensjonspremien var 230 000 kr. Norske tog har ikkje bonusordningar. Samla godtgjeringsar i 2019 var 2 302 000 kr.

Administrerande direktør er medlem av den innskotsbaserte pensjonsordninga som gjeld alle tilsette. Ordninga gjer rett til pensjon inntil 12 G. Ved oppseiing har administrerande direktør rett til 12 månaders etterlønn, inkl. lønn og ytingar i oppseiingstida på seks månader. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt.

Nye Veier AS

Ingrid Dahl Hovland var administrerande direktør i Nye Veier til og med 1. oktober 2019. Direktør for teknologi og utbyggingsstrategi, Anette Aanesland, var konstituert administrerande direktør i perioden 14. oktober 2019 til 31. desember 2019, før ho blei tilsett 1. januar 2020.

Den faste lønna til Ingrid Dahl Hovland var 2 142 000 kr i 2019. I tillegg fekk ho 158 000 kr i andre godtgjeringsar. Pensjon var 160 000 kr. Den faste lønna til Anette Aanesland var 1 652 000 kr i 2019. I tillegg fekk ho 111 000 kr i andre godtgjeringsar. Pensjon var 160 000 kr. Nye Veier har ikkje bonusordningar.

Administrerande direktør er medlem av den innskotsbaserte pensjonsordninga som gjeld alle tilsette. Pensjonsgrunnlaget skal ikkje overstige 12G. Ved oppseiing har administrerande direktør rett til 12 månaders etterlønn, inkl. lønn og ytingar i oppseiingstida på seks månader. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt.

Vygruppen AS

Den faste lønna for konsernsjef Geir Isaksen var 3 969 000 kr i 2019. I tillegg fekk han 186 000 kr i andre godtgjeringsar og 1 073 000 kr i bonus. Pensjonskostnaden utgjorde 938 000 kr. Samla godtgjeringsar i 2019 var 6 166 000 kr.

Bonusordninga for konsernsjefen var i 2019 avgrensa til fem månadslønner og knytt til oppnådde resultat innanfor dei fire strategiske områda i verksemda si strategi.

Konsernsjefen er med i den kollektive yttingspensjonsordninga i verksemda. Ordninga gir rett til pensjon inntil 12 G. Utover dette har konsernsjefen ei innskotsbasert pensjonsordning på 30 pst. av fastlønna utover 12 G. Oppseiingstida er seks månader. Ved oppseiing har konsernsjefen rett til 12 månaders etterlønn, inkl. lønn og ytingar i oppseiingstida på seks månader. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt.

Bane NOR SF

Den faste lønna til konsernsjef Gorm Frimannslund var 2 925 000 kr i 2019. I tillegg fekk han

8 000 kr i andre godtgjeringsar. Pensjon var 233 000 kr. Bane NOR har ikkje bonusordningar. Samla godtgjeringsar i 2019 var 3 166 000 kr.

Konsernsjefen er medlem av konsernets generelle pensjons- og forsikringsordningar. Det er ikkje pensjonsordningar for lønn over 12G. Ved oppseiing har konsernsjefen rett til 12 månaders etterlønn. Dette inkluderer lønn i oppseiingstida. Sluttvederlaget utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt, rekna frå utgang av oppseiingstida, men skal svare til minst seks månadar lønn, som er tre månadar meir enn oppseiingstida. Samla godtgjeringsar skal ikkje overstige 12 månadar lønn.

Svinesundsforbindelsen AS

Staten ved Statens vegvesen eig Svinesundsforbindelsen AS. Selskapet har ikkje tilsett dagleg leiar. Leiinga av selskapet blir ivareteke av ein konsulent som er leigd inn. Avtalen med konsulenten gjeld frå 1. mai 2017.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

I Prop. 1 S (2020–2021) om statsbudsjettet for år 2021 føres opp de forslag til vedtak som er nevnt i et fremlagt forslag.

Forslag

Under Samferdselsdepartementet føres det i Prop. 1 S (2020–2021) statsbudsjettet for budsjettåret 2021 opp følgende forslag til vedtak:

Kapitlene 1300–1370, 4300–4360, 5577, 5619 og 5624

I

Utgifter:

Kap.	Post	Kroner	Kroner
Administrasjon m.m.			
1300	Samferdselsdepartementet		
	01 Driftsutgifter	190 600 000	
	70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner	29 000 000	
	71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	69 100 000	
	72 Tilskudd til samferdselsberedskap	3 000 000	291 700 000
1301	Forskning og utvikling mv.		
	21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	14 400 000	
	50 Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	134 400 000	148 800 000
	Sum Administrasjon m.m.		440 500 000
Luftfartsformål			
1310	Flytransport		
	70 Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>	690 000 000	690 000 000
1313	Luftfartstilsynet		
	01 Driftsutgifter	254 500 000	254 500 000
1314	Statens havarikommisjon		
	01 Driftsutgifter	88 000 000	88 000 000
	Sum Luftfartsformål		1 032 500 000
Veiformål			
1320	Statens vegvesen		
	01 Driftsutgifter	3 924 500 000	
	22 Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i>	7 484 700 000	

Kap.	Post	Kroner	Kroner	
	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 260 500 000	
	29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 30</i>	928 400 000	
	30	Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 22, post 29 og</i> <i>post 31 og kap. 1332, post 66</i>	11 668 000 000	
	31	Skredsikring riksveier, <i>kan</i> <i>overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 074 100 000	
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	41 900 000	
	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i>	20 000 000	
	65	Tilskudd til fylkesveier, <i>kan overføres</i>	100 000 000	
	72	Kjøp av riksveiferjetjenester, <i>kan overføres</i>	1 573 300 000	
	73	Tilskudd for reduserte bompeng- takster utenfor byområdene	1 435 000 000	30 510 400 000
1321		Nye Veier AS		
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	5 785 100 000	5 785 100 000
1323		Vegtilsynet		
	01	Driftsutgifter	19 300 000	19 300 000
		Sum Veiformål		36 314 800 000
		Særskilte transporttiltak		
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>	270 600 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	926 700 000	
	71	Tilskudd til kommersielle buss- og båtruter som følge av smittevern- tiltak	100 000 000	
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	79 000 000	
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	15 000 000	1 391 300 000
1332		Transport i byområder mv.		
	63	Særskilt tilskudd til store kollektiv- prosjekter, <i>kan overføres</i>	2 630 000 000	
	65	Konkurransen Smartere transport, <i>kan overføres</i>	16 800 000	

Kap.	Post	Kroner	Kroner
	66		
	Tilskudd til byområder, <i>kan overføres</i>	2 805 300 000	5 452 100 000
	Sum Særskilte transporttiltak		6 843 400 000
	Jernbaneformål		
1351	Spordrift AS		
	96	200 000 000	200 000 000
1352	Jernbanedirektoratet		
	01	367 500 000	
	21		
	Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 72</i>	245 400 000	
	70		
	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	4 559 900 000	
	71		
	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 72, post 73 og</i> <i>post 74</i>	9 183 600 000	
	72		
	Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under</i> <i>post 71 og post 73</i>	1 178 400 000	
	73		
	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 71, post 72 og</i> <i>post 74</i>	16 099 700 000	
	74	62 400 000	
	75	90 000 000	
	76	23 000 000	31 809 900 000
1354	Statens jernbanetilsyn		
	01	96 600 000	96 600 000
	Sum Jernbaneformål		32 106 500 000
	Kystforvaltning		
1360	Kystverket		
	01		
	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under</i> <i>post 45</i>	1 878 200 000	
	21	31 100 000	
	30		
	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	280 600 000	

Kap.	Post	Kroner	Kroner	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 01</i>	193 788 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	34 300 000	
	71	Tilskudd til havnesamarbeid	11 200 000	
	72	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø, <i>kan overføres</i>	31 600 000	
	73	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, <i>kan overføres</i>	52 900 000	
	74	Tilskudd til kystkultur	10 800 000	2 524 488 000
1362		Senter for oljevern og marint miljø		
	50	Tilskudd	52 200 000	52 200 000
		Sum Kystforvaltning		2 576 688 000
		Post og telekommunikasjoner		
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester, <i>kan overføres</i>	740 200 000	740 200 000
		Sum Post og telekommunikasjoner		740 200 000
		Sum departementets utgifter		80 054 588 000

Inntekter:

Kap.	Post	Kroner	Kroner	
		Samferdselsdepartementet		
4300		Samferdselsdepartementet		
	01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	500 000	500 000
4312		Avinor AS		
	90	Avdrag på lån	444 400 000	444 400 000
4313		Luffartstilsynet		
	01	Gebyrinntekter	158 200 000	158 200 000
4320		Statens vegvesen		
	01	Salgsinntekter m.m.	293 100 000	
	02	Diverse gebyrer	527 200 000	
	03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	119 000 000	939 300 000
4322		Svinesundsforbindelsen AS		
	90	Avdrag på lån	54 000 000	54 000 000
4330		Særskilte transporttiltak		

Kap.	Post	Kroner	Kroner
	01 Gebyrer	15 000 000	15 000 000
4331	Infrastrukturfond		
	85 Avkastning infrastrukturfond	2 053 000 000	2 053 000 000
4352	Jernbanedirektoratet		
	01 Diverse inntekter	4 300 000	4 300 000
4354	Statens jernbanetilsyn		
	01 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	15 700 000	15 700 000
4356	Bane NOR SF		
	96 Tingsuttak	200 000 000	200 000 000
4360	Kystverket		
	02 Andre inntekter	13 100 000	13 100 000
5577	Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet		
	74 Sektoravgifter Kystverket	796 700 000	796 700 000
	Sum Samferdselsdepartementet		4 694 200 000
	Renter og utbytte mv.		
5619	Renter av lån til Avinor AS		
	80 Renter	19 200 000	19 200 000
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80 Renter	400 000	400 000
	Sum Renter og utbytte mv.		19 600 000
	Sum departementets inntekter		4 713 800 000

Samferdselsdepartementets alminnelige fullmakter

Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1313 post 01	kap. 4313 post 02
kap. 1320 postene 01, 22, 28 og 30	kap. 4320 post 01
kap. 1320 post 28	kap. 4320 post 02
kap. 1320 post 22	kap. 4320 post 03
kap. 1352 post 01	kap. 4352 post 01
kap. 1354 post 01	kap. 4354 post 01
kap. 1360 postene 01 og 45	kap. 4360 post 02 og kap. 5577 post 74

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse, skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen, og berører derfor også kap. 1633, post 01 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av fiskerihavner under kap. 4360, post 02 til følgende formål under kap. 1360, post 30:
- a. dekning av salgsomkostninger forbundet med salget
 - b. oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

III

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan overskride bevilgningen under kap. 1360 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 70 mill. kroner per aksjon dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensing uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger

IV

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1320		Statens vegvesen	
	65	Tilskudd til fylkesveier	100 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet	
	74	Tilskudd til togmateriell mv.	1 755 mill. kroner
1360		Kystverket	
	72	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø	90 mill. kroner
	73	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner	50 mill. kroner

V

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan:

1.

starte opp disse investeringsprosjektene:	innenfor en kostnadsramme på:
E39 Myrmel–Lunde	606 mill. kroner
E6 Bognes–Skarberget og rv. 827 Drag–Kjøpsvik	706 mill. kroner
Rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalvegen	862 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

2.

gjennomføre disse tidligere godkjente investeringsprosjektene:	innenfor endret kostnadsramme på:
E39 Svegatjørn–Rådal	9 458 mill. kroner
E6 Helgeland sør	5 798 mill. kroner
E69 Skarvberg tunnelen	1 470 mill. kroner
Follobanen, Oslo–Ski	36 570 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

3. innenfor gjeldende kostnadsramme for ERTMS-prosjektet pådra forpliktelser for senere budsjettår, men avgrenset til perioden 2022–2025 innenfor en ramme på 8 900 mill. kroner.
4. pådra forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor det enkelte prosjekts kostnadsramme for prosjekter som har startet opp før 2016 og er omtalt i Prop. 1 S. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

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

a.

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	30 og 31	Investeringer, riksvei	6 000 mill. kroner	4 500 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet		
	72	Planlegging nye prosjekter	500 mill. kroner	350 mill. kroner
	73	Investeringer, jernbane	2 100 mill. kroner	2 000 mill. kroner

b.

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1360		Kystverket	
	30	Investeringer	150 mill. kroner

6. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter med kostnadsanslag over 500 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 og 31	Planlegging, forberedende arbeider og grunnerverv, riksvei	500 mill. kroner

VI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drift- og vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	22	Drift og vedlikehold	13 500 mill. kroner	4 100 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet		
	71	Drift og vedlikehold	9 000 mill. kroner	3 000 mill. kroner

VII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for kjøp av transporttjenester

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	72	Kjøp av riksveiferjetjenester	14 100 mill. kroner	1 800 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet		
	70	Kjøp av persontransport med tog	9 800 mill. kroner	3 500 mill. kroner

VIII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1321		Nye Veier AS		
	70	Tilskudd	23 200 mill. kroner	5 800 mill. kroner

Andre fullmakter

IX

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

X

Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan:

- a. gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 8 295 mill. kroner.
- b. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 4 486 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

XI

Fullmakt til å utgiftsføre og inntektsføre i statsregnskapet

Stortinget samtykker i at Kongen i statsråd gis fullmakt til utgiftsføre og inntektsføre i statsregn-

skapet for 2021 endelig beløp på kap. 1351 Spordrift AS, post 96 Aksjekapital og kap. 4356 Bane NOR SF, post 96 Tingsuttak, knyttet til overføringen av Spordrift AS fra Bane NOR SF til staten.

XII

Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan gi:

- a. Statens vegvesen fullmakt til å føre opp forpliktelser knyttet til forskutteringer i statens kapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger under Samferdselsdepartementet med motpostering mellomværende med statskassen.
- b. Kystverket fullmakt til å postere a konto innbetalinger som Kystverket mottar knyttet til oljevernaksjoner mv. mot mellomværendet med statskassen. Når endelig oppgjør er avklart, gjøres mellomværendet opp og inntektsføres på kap. 5309 Tilfeldige inntekter, post 29 Ymse.

Vedlegg 1**Fullmakter**

Oversikta under viser dei fullmakter som departementet har fått og som gjeld for meir enn eitt bud-

sjetttår. Fullmaktene som gjeld veg, er i hovudsak delegerte til Statens vegvesen.

Fullmakter som gjeld vegformål

Heimel	Innhald
Prop. 1 S (2016–2017)/ Innst. 13 S (2016–2017)	Samferdselsdepartementet kan endre takstar og rabattar i bompengeprojekt som er behandla av Stortinget. Endringa skal vere i samsvar med prinsippa for tilskotsordninga på kap. 1330, post 75 (no kap. 1320, post 73) og rutinane for handtering av usikkerheit i bompengeproposisjonar som blei fastlagde gjennom behandlinga av Prop. 1 S (2016–2017).
Meld. St. 26 (2012–2013)/ Innst. 450 (2012–2013) Omtale i proposisjonen	Nasjonal transportplan 2014–2023 – auka terskelverdi for omtale av vegprosjekt i Prop. 1 S frå 200 til 500 mill. kr. For prosjekt som ikkje er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, blir det lagt fram forslag om romartalsvedtak for å få Stortingets samtykke til å forplikte staten for framtidige budsjettår innanfor ei samla ramme. For prosjekt under terskelverdien har Statens vegvesen fleksibilitet når det gjeld oppstart og gjennomføring av prosjekt.
St.prp. nr. 57 (1990–91)/ Innst. S. nr. 151 (1990–91) Jf. vedtak II, nr. 2	Innbetalt dagmulkt/konvensjonalbot og erstatning på grunn av misleghalde entrepriser i samband med riksveganlegg blir godskriva det einskilde anlegg ved at innbetalinga blir postert i statsrekneskapen på kap. 1325 Statens vegvesen, post 30 Riksveganlegg (no kap. 1320, post 30 Riksveginvesteringar)
St.prp. nr. 1 (1990–91) Omtale i proposisjonen	Utleige av eigedom kjøpt som ledd i anleggsdrift fram til anlegget startar. Leigeinntektene blir godskriva den kostnadsstaden som utgiftene ved forvaltning og vedlikehald av eigedomen blir belasta. Det er eit vilkår at ordninga ikkje fører til eigedomskjøp ut over det som er nødvendig for kostnadseffektiv anleggsdrift.
St.prp. nr. 1 (1988–99) Omtale i proposisjonen	I samband med anleggsdrift kan Statens vegvesen godskriva inntekter frå sal av eigedomar på det aktuelle anlegget uavhengig av når den opphavlege utbetalinga ved kjøp av eigedomen blei gjennomført. Det er eit vilkår at salet finn stad før endeleg rekneskap for anlegget er gjort opp.
St.prp. nr. 1 (1981–82) Omtale i proposisjonen	Samtykke i makeskifte med nettopostering i dei tilfelle departementet har fullmakt til sal av fast eigedom. Fullmakta er delegert til Statens vegvesen med same beløpsgrense som for sal av fast eigedom (50 mill. kr).

Fullmakt som gjeld jernbaneformål

Heimel	Innhald
Meld. St. 26 (2012–2013)/ Innst. 450 (2012–2013) Omtale i meldinga	Nasjonal transportplan 2014–2023 – auka terskelverdi for omtale av jernbaneprojekt i Prop. 1 S frå 50 til 500 mill. kr. For prosjekt som ikkje er omtalt med kostnadsrammer overfor Stortinget, blir det lagt det fram forslag om romartalsvedtak for å få Stortingets samtykke til å forplikte staten for framtidige budsjettår innanfor ei samla ramme. Grensa for omtale av prosjekt er vidareført når Bane NOR SF no har ansvaret for jernbaneprojekta.

Bestilling av publikasjoner

Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon

www.publikasjoner.dep.no

Telefon: 22 24 00 00

Publikasjonene er også tilgjengelige på

www.regjeringen.no

Trykk: 07 Media AS – 10/2020

